I G A

NAVALĂ

ROMÂNĂ

RSOANA MORALĂ ŞI JURIDICĂ

„Cheia mântuirii noastre
este drumul Dunării spre
marea largă..."

(M KOGĂLNICEANU)

ULTIMA TORPILĂ!

MAREA NOASTRA

REVISTA PENTRU PROPAGANDĂ, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

ANUL XI, Nr. 1-2

IANUARIE-FEBRUARIE 1942

MAREA NOASTRA

REVISTA LIGII NAVALE ROMANE

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

Inscrisă în reg. de publicaţiuni periodice al Trib. Ilfov sub nr. 367/938

APARE LUNAR

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine, navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroaviaţie, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice.

Intemeiată de (†) JEAN BART — Director : Comandor A. NEGULESCU — Secretar : ION MUCHE

Numărul 1 – 2

Redacţia şi administraţia : SEDIUL LIGII NAVALE ROMÂNE
Strada Spiru Haret no. 6 — Bucureşti, II — Telefon 5.71.08.

Ianuarie / Februarie 1942

CUPRINSUL:

Scarlat Preajbă : Amiralul Coandă . . . . . pag. 1
* * * Preşedintele şi Vice preşedintele Ligii Navale Române . . . . . „ 2
Navigator : Locul Marinei . . . . . „ 3
C-dor T. Ion : Infiinţarea unei flote de pescari . . „ 4
* * * Marina noastră în războiul Reîntregirii . . . . . „ 6
C-dor A. Roman : Ocolul Mediteranei . . . . . „ 10
C'Amiral C. Negru : Din aspectele Mării . . . . . „ 12
C-dor N. Cristescu : Marea ca izvor de inspiraţie . „ 15
Lt. Ionescu Gion : Intriga rusească la strâmtorile Mării Negre . . . . . „ 18
C-dor Tănase Ioan : Ocuparea Islandei de către forţele americane . . . . „ 21
Gh. Costea : Intre Japonia şi U. S. A. . . . . „ 23
Cronicar : Răsboiul aero-naval . . . . . „ 27
* * * Glasul presei . . . . . „ 32
Versuri . . . . . „ 36
Radu Tudoran : Când vrei să pleci ? . . . . . „ 38
M. O. von Kube : Ursoaica „Maşca" (urmare) . . . „ 39
Recenzii . . . . . „ 42
Informaţii din ţară . . . . . „ 47
Informaţii din străinătate . . . . . „ 51

Preţul abonamentelor pe un an:

Pentru instituţii, intreprinderi, agenţii . . . . . Lei 1000

Pentru particulari . . . . . „ 400
Pentru străinătate preţul dublu

Membrii Ligii Navale Române primesc revista GRATUIT în schimbul cotizaţiei de 240 lei membrii majori, ofiţeri activi şi pensionari ;
120 lei membrii minori, funcţionari inferiori, studenţii, maeştrii militari, subofiţerii activi, pensionari şi comerciali.

Membrii familiilor celor inscrişi în categoriile de mai sus, vor plăti pentru a fi membri ai L.N.R., o cotizaţie de 60 lei fără a primi revista. La inscriere se mai plăteşte 120 lei pentru carnet, insignă şi statut.

Cotizaţia specială pentru tineretul şcolar, universitar şi muncitoresc, (élevi şi premilitari) este de 24 lei anual, primind în schimb GRATUIT revista „MAREA NOASTRĂ PENTRU TINERET". La inscriere se mai plăteşte 100 lei pentru carnet, insignă şi statut.

Plata articolelor: Articole originale . 300 lei pagina
Compilări, recenzii 150 „ „
Traduceri . . . . 100 „ „

Articolele vor fi scrise pe o singură faţă, iar desenurile separat executate cu tuş negru.

L I G A N A V A L Ă R O M Â N Ă

DE SUB INALTA PREȘIDENȚIE DE ONOARE A

M. S. REGELUI MIHAI I AL ROMANIEI

SEDIUL CENTRAL: STRADA SPIRU HARET No. 6, BUCUREȘTI II

Vă iubiți țara ?
Vă sunt dragi apele noastre, — râuri, fluvii, marea ?
Aveți admirație pentru marinarii noștrii ?

Inscrieți-vă în LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ, care luptă pentru îndrumarea și încurajarea ori cărei activități naționale marinărești și pentru desvoltarea puterii maritime române.

Cotizațiile anuale sunt: 240 lei membrii majori;
120 lei membri funcționari inferiori, studenți.

Fiecare membru primește **GRATUIT** revista „Marea Noastră", organul de propagandă al L. N. R., cu suplimentele ei.

Membrii familiilor celor înscriși în categoriile de mai sus, vor plăti o cotizație de 60 lei fără a primi revista.

La înscriere se mai plătește 120 lei pentru insignă, carnet și statut.

Cotizația anuală a membrilor JUNIORI (sub 21 ani) este de:

24 LEI

în schimbul căreia primesc **GRATUIT** revista „Marea Noastră pentru tineret".

La înscriere se mai plătește 100 lei insigna, carnetul și statutul.

Cei cari doresc a primi și revista „Marea Noastră" vor plăti o cotizație de 120 lei în loc de 24.

T A R I F U L P U B L I C I T Ă Ț E I :

	1/1	1/2	1/4 pagină
Una lună	2.500.—	2.000.—	1.500.—
3 luni	7.000.—	5.000.—	4.000.—
6 „	12.000.—	8.000.—	6.000.—
12 „	20.000.—	15.000.—	10.000.—

Buletinele, gazetele și revistele primite la Biblioteca L. N. R.

Buletine: Buletinul Pisciculturii românești; Economia; Correspondence economique roumaine; Antigaz; Buletinul Bursei București; Buletinul Direcțiunii Dunării Maritime; Buletinul demografic al României; Buletinul Muzeului Militar Național; Buletinul Muncii.

Gazete: Unirea; Viața; Vremea; Cuvântul Generalului; Gazeta Transilvaniei; Focșanii; Avântul; Gazeta Cărților; Dacia; Universul Sport; Progresul.

Reviste române: România Aeriană; Finanțe și Industrie; Muncitorul național român; C. A. M; Răsăritul; Glasul Tineretului; Revista Soc. științifico-literare Tinerimea Română; Cronica Romanului; Revista Fundațiilor Regale; Revista de Igienă Socială; România Militară; Revista Aeronauticei și Marinei; Revista Infanteriei; Natura; Corespondența economică; Convorbiri literare.

Reviste streine: L'Illustration; Journal de la Marine Marchande; Signal; Tempo; Koralle; Till Rors, L'Illustrazione Italiana; La Moto-Nautica Italiana; L'Italia Marinara; Jadranska Straza.

FILIALELE L. N. R.

Localitatea	Preşedinte	Sediul
1. Bălţi	Lt.-col. P. Hanciu	
2. Brăila	General Avramescu	La Grupul nav. grănic.
3. Braşov	Consilier Gh. Diaconescu	La Insp. Preg. Prem.
4. C.-Lung (Muscel)	Col. Babeu Zaharia	La Comenduirea Pieţei
5. Calafat	G. Giuică	La căpitănia portului.
6. Călăraşi	Eugen Cialâc	La căpitănia portului.
7. Cahul	Col. D. Dobrescu	
8. Cernăuţi	G-ral Const. Buniş	
9. Cetatea Albă	Avocat Calust Asvadurov	
10. Chişinău	G-ral I. Carlaonţ	
11. Constanţa	C. amiral Georgescu	La Hotel Carol
12. Corabia (Romanaţi)	Lt.col. Th. Căpitănescu	La căpit. portului Corabia.
13. Berezeni (Fălciu)	Ştefan Blănaru, primar	La primăria comunei.
14. Călmăţui (Fălciu)	Ilie Rotaru, primar	
15. Drânceni (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei.
16. Fălciu (Fălciu)	Iacob Filipescu, primar	La primăria comunei.
17. Grozeşti (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei.
18. Lunca Banului (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei.
19. Scopoşeni (Fălciu)	Gh. Popa, primar	La primăria comunei.
20. Stănileşti (Fălciu)	Enache Oancea, primar	La primăria comunei.
21. Vetrişoaia (Fălciu)	Gh. Iorga, primar	La primăria comunei.
22. Galaţi	Dan Sărăţeanu	Str. Plantelor, 8
23. Giurgiu	Col. T. Ghigorţ	La Şc. de Piscicultură
24. Hotin	Col. Const. Şerbănescu	
25. Iaşi	G-ral H. Dragomirescu	La c-dt. regiunei teritoriale
26. Ismail	Col. Petre Jinga	
27. Piatra-Neamţ	Lt.-col. I. Teodorescu	La prefectura judeţului
28. Piteşti	G-ral Vintilă Davidescu	La comand. brigăzii
29. R.-Vâlcea	G-ral Olimpiu Stavrat	La comand. garnizoanei
30. Roman	G-ral C. Constantinescu	La comand. garnizoanei
31. Sighişoara	Col. G. Grecescu	La prefectura judeţului
32. Slatina	G-ral Aurel Aldea	La comand. garnizoanei
33. Soroca	Maior A. Ursu	
34. Sulina	Ing. C. Burghele	La cercul marinei
35. Tg. Lipcani (Hotin)	Col. Const. Şerbănescu	
36. Tg. Ungheni (Iaşi)	Lt.-col. Buhancă Ioan	
37. Timişoara	Dr. V. N. Tăutu	La căpitănia portului
38. Tulcea	Eracle Asan	La Cercul Militar
39. T. Măgurele	G-ral Al. Ioaniţiu	La comand. garnizoanei
40. T. Severin	V. Netta	La şantierul naval

MEMBRII L. N. R. sunt rugaţi a comunica telefonic sau prin scris ori de câte ori nu primesc revista şi ori ce schimbare de adresă. La fiecare expediţie aproape 10% din reviste sunt înapoiate cu menţiunea „necunoscut la adresă".

Adresa Centralei este: Str. Spiru Haret, 6, Bucureşti II, Telefon 5.71.08.

Apel către camarazi

Rolul Ligii Navale Române şi rostul publicaţiilor noastre se ştie că este propaganda pentru răspândirea şi întărirea spiritului marinăresc în massa mare a celor cari iubesc marea şi marina, dar nu o cunosc—mai ales tineretul.

La această muncă, nu trebue să se înhame numai un număr restrâns, care formează comitetele de conducere, ci TOŢI CAMARAZII, trimiţându-ne articole, amintiri, fapte demne de remarcat, glume, anecdote, ca eşind din izolare să facem cât mai cunoscute viaţa şi marina noastră.

Publicaţiile noastre se adresează tuturor, dar trebuesc să fie scrise cât mai mult de marinari. Pentru a le răsplăti munca, s'a aprobat un spor la colaborare.

2

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.

PE BAZA CARNETELOR DE IDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1942

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 20% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20.
S. R. D.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.
N. F. R.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.

SPORT, BASINURI ŞI LACURI

LACUL HERĂSTRĂU, 50% în zilele de lucru, până la ora 16.
STRANDUL „LIDO": Membrii L.N.R. vor plăti 60 lei plus 13 lei taxele legale în loc de 109 lei.
BĂILE EFORIEI B-dul Elisabeta 5, baie lux, lei 57 în loc de 97 lei; baie cl. I lei 47 în loc de 72 lei.
BAIA MOŞILOR, Str. Câmpul Moşilor 2, tel. 2.50.30, acordă următoarele reduceri: putina, în loc de 84 lei se va da cu 57; aburul, în loc de 64 lei, 47 lei.
BĂILE MELTZER, Str. Căuzaşi 16, tel. 4.91.78, acordă următoarea reducere: 46 lei în loc de 62 lei la băile de aburi cl. I-a.
ADMINISTRAŢIA LACULUI PARCUL CAROL I, acordă 25% pentru membrii L.N.R.

HOTELURI

UNION, Str. Ar. Briand, 6, 10%.
IMPĂRATUL TRAIAN, Cal. Griviţei 177, 20% reducere din tarif.

RESTAURANTE, BERĂRII — COLONIALE

RESTAURANT CONTINENTAL Regala 2, 10%.
MOTT & FILS S. A. Str. Puţu cu apă rece No. 53—57. 10% reducere.
REST-BAR „VIŞOIU" (şosea) P. S. Aurelian 48, 10% reducere.
RESTAURANT „OITUZ", str. Halelor, 27, 10% la consumaţie.
RESTAURANT „MUNŢII BALCANI" (Str. Halelor 29), 10% reducere la consumaţie.

LIBRĂRII

Ziarul UNIVERSUL, Brezoianu, 23-25, librărie şi papetărie 10%.
LIBRĂRIA BIROURILOR, Str. R. Poincaré, 51, 10% reducere, pentru literatura Română, papetărie, stilouri, articole de birou, 10% red. pentru literatura străină.
LIBRĂRIA „PRINCIPELE MIRCEA" — Buc. Str. Doamnei 10, acordă 10% membrilor L.N.R.
OFICIUL DE LIBRĂRIE, Librăria Societăţii Cooperative, din Pasagiul Român 26 (prin Calea Victoriei 41) acordă o reducere de 10% la cărţi şi articole de librărie.

SOBAR

D-l PETROIU FLOREA Str. Cpt. Vasiescu Iosif (fostă Ceairului) 136, sobar de teracote cl. I-a acordă o reducere de 20%.

MEDICI, FARMACII

Dr. G. SARBULESCU, Genito-urinare, sifilis, boli de femei, operaţiuni, B-dul Elisabeta No. 95 A, 20% reducere din onorariu obişnuit.
FARMACIA BRUSS (Brădeanu) Elisabeta, 5: 5% specialităţi, 25% reţete medicale.
FARMACIA „ELECTRA" M. Sceopol, Str. N. Bălcescu 14, 25% reţete, 5% specialităţi.
PARFUMERIA „POMPEIU" Str. Cojocari, Articole de parfumerie şi droguerie 10%.
Dr. MIRCEA LUNGU, boli interne, de femei genito-urinare, venerice, reducere 40% din onorariul de consultaţii şi tratamente.

MATERIALE ELECTRICE — RADIO

Ing. GH. CREŢU Regală 16, 10% reducere.
RADIO-VOX Str. Regală, 11, 10% reducere, aparate radio piese detaşate, laborator technic.

MAGAZINE

PRIMUS Art. de porţelanuri şi sticlărie, Academiei 25, 10%.
MAGAZINUL „MAX" — Incălţăminte, Str. Smârdan, 41, 5%.
RADU TEODORESCU, Manufactură, Calea Victoriei No. 81, 5%.
POSTĂVĂRIA „ARTEXT" Şelari No. 2, 10% reducere.
MAGAZINUL „LA PETRICĂ", Calea Griviţei 154, încălţăminte, galanterie şi mărunţişuri, 10%.
THOMAS ETIENNE Virgiliu 22, Telef. 3.26.01, 10% reducere.
CEASORNICĂRIA PAX (Calea Griviţei 107), acordă 15% reducere pentru orice cumpărătură.
FRIZERIA „CERCUL MILITAR, Str. Sărindar 1, acordă 30%
BOLERO magazin de încălţăminte, str. Carol, 4, 5%.

FOTOGRAFI şi TIPOGRAFI

FOTO ROYAL, Bul. Elisabeta 8, 10% reducere.
LA AMATORUL FOTOGRAF, Str. Biserica Enei 20, developatul gratuit la materialul negativ cumpărat, 10% la accesorii sau lucrări.
„LITERA" — Proprietar c-dor (r) N. Sablin, Str. Mântuleasa 31. tel. 5.59.14, 15% reducere.
FOTO AURORA (Stela Duţă), Şos. Ştefan cel Mare, 36, 10% comenzi şi 5% cumpărături.

CINEMATOGRAFE

CINEMA MARNA: Reducere cu 7 lei la bilet la partere şi balcon I.
CINEMA DIANA: Două locuri cu 30 lei în zilele de lucru.
CINEMA BIRUINŢA (B-dul Elisabeta 2); bilete cu preţuri reduse: 45, 39 şi 29 lei.
CINEMA MARCONI (C. Griviţei 137): 33 lei partere în loc de 43 lei.
CINEMA AMERICAN, (Cal. Moşilor, 221): Cu 25 lei de persoană sau 45 lei două persoane.

BRAŞOV

LIBRĂRIA ŞI PAPETĂRIA „JUPITER" Biaciu şi Popica S. N. C., Strada I. G. Duca Nr. 21, acordă 10% reducere.

BRAILA

FOTO-ARTE MAX KOTTNER, str. Regală 10, reducere 10%.
FARMACIA C. IONESCU-BERECHET, str. Regală, specialităţi 10%, reţete preparate 20%.
MEDIC D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU, Bulevardul Cuza, plombe, extracţii, lucrări 10% reducere.
LIBRĂRIA MODERNĂ, Str. Regală, 10% reducere.
COFETĂRIA FRANCEZĂ, Piaţa Sf. Arhanghel, 10% reducere.
TENIS CLUB, Grădina mare, intrare la patinaj 10%.
CLUBUL CICLISMUL, Parcul sportiv Regele Carol I, intrare 10% reducere.
FARMACIA „SF. PANTELE", Str. Regală Nr. 26, oferă medicamente cu reducere de 10% şi reţete preparate cu 20%.
D-l ŞTEFAN DIACONESCU, din Str. Regală No. 109, oferă încălţăminte cu o reducere de 10%.
D-l JEAN POPESCU din Str. Regală Nr. 51, oferă medicamente cu reducere de 5% şi articole de parfumerie cu 10%.
D-l CONSTANTIN PAPACANARIS, Str. Regală 105, oferă articole de cofetărie cu reducere de 10%.
D-l HARALAMBIE VASILIU, patronul tipografiei „Dunărea", oferă o reducere de 10% pentru tot felul de imprimate.
D-l NICOLAE MOLDOVEANU, din Halele Centrale, oferă peşte de tot felul cu o reducere de 10%.
D-l TEODOR MANEA, Bulevardul Cuza Nr. 199, oferă diferite articole de librărie cu reducere de 10%.
D-l STAN ROŞCA, din Str. Sf. Nicolae Nr. 42, se oferă a confecţiona haine cu o reducere de 10%.

CAMPULUNG-MUSCEL

BUCUR GĂLEŞCANU, magazin de manufactură, Str. Profesor N. Iorga 2, magazin de manufactură şi incălţăminte 3% reducere.
S. BOBOCIU, articole de menaj, 10% reducere.
GH. STANESCU, magazin de pielărie, str. N. Vodă 158, 5% reducere.
„ETERNA", magazin de ceasornicărie, 20%, reducere la reparaţiuni şi 10% cumpărături.
V. BUCUR, magazin de pălării şi blănuri, Str. Dr. M. Cristea, reducere 10%.
FRIZERIA „BULEVARD", Str. Miron Cristea 128, reducere de 10%.

CHIŞINAU

FRIZERIA SPORT (Cereş Gh.) str. Universităţii colţ cu str. 27 Martie acordă reducere la abonamente.
ATELIER DE TAMPLĂRIE (I. Einzis) Str. Dragoş Vodă, 3 acordă 20% reducere.
CROITOR PREOŢESC (D. Guţu) Str. Iaşilor, 35, preţ redus pentru membrii L. N. R.

CONSTANŢA

FOTO PĂSCULESCU, Str. Carol şi Sucursala Str. Ştefan cel Mare: reducere 10%.
RADIO ELECTRICA T. CURCUROPOL, Carol 101, 15%.
LA LAMPA ELEGANTĂ, Magazin cu porţelanuri, Str. Carol No. 42, reducere 5%.
LIBRĂRIA DOBROGEANĂ: 10% la cărţi româneşti şi 5% la celelalte articole.
LIBRĂRIA CULTURA ROMÂNEASCĂ, Str. Carol 26, 15% reducere la toate articolele de librărie şi papetărie, afară de cărţi străine.
CARTEA ROMÂNEASCĂ, Willy Leonard: la cărţile româneşti şi papetărie 20%, la cărţile străine, romane 10%.
FOTO-REGAL, C. Grigorescu, Str. Carol 51: la filme şi plăci fotografice 10%; fotografii, developări şi copii 20%.
„LA DAN", magazin cu ferărie, 5% rabat la articole de ferărie şi vopselărie.
TIPOGRAFIA „DACIA", str. L. Catargiu 7: rabat 25% la imprimate.

IAŞI

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramalău şi C. Apostolide, Str. Piaţa Cuza Vodă, 1-3, 20%.

GALAŢI

D. P. CROITORUL, Croitorie de Dame, bărbaţi şi militari, Str. Brăilei 7: 10% reducere.
Dr. I. URSAN, Boli interne şi de femei, genito-urinare, Strada Dimineţii colţ cu Pr. Maria, 30% reducere la consultaţii de boli interne şi genito-urinare, 15% şedinţele de diatermie.
RESTAURANT FRAŢII ANTONIADIS, Str. Domnească 85, 10% reducere.
DROGUERIA „SALVATOR", str. Brăilei, 17: 10% rabat la articolele de droguerii, parfumerii şi cosmetice.
MARCU ESRIG & FII, Pielărie şi accesorii Str. G-ral Berthelot, 22, 5%.

PREDEAL

HOTEL PALACE, reducere 20%

TULCEA

Dr. C. ENCEV, Str. Banatului, 6, reducere 50%.
O. CHIRIACHIDE, coloniale 10%, 20%.
Fraţii CAMBITIS, coloniale, 10%.
NICHIFOR CHIRIACHIDE, coloniale 10%.
CRISTEV D., lingerie 20%.
GH. HANGIEV, librar, 20%.

LA CENTRALA „LIGII NAVALE" SE GASESC DE VÂNZARE URMATOARELE:

Viaţa României pe Mare şi Dunăre de Mihail Negru Lei 60
Cartea Dunării de Jean Bart . . . . . „ 60
O corabie românească de J. Bart. . . . . „ 20
Influenţa Marinei Comerciale asupra Civilizaţiei, de C. Amiral C. Boerescu . . . . . „ 60
Marina de Război sub Domnia Regelui Carol I. de C. Amiral Eustaţiu S. . . . . „ 10
Comentarii asupra războiului submarin de R. Ciocârdel . . . . . „ 12
La circulation générale de eaux de la Mer Noire de R. Ciocârdel . . . . . „ 12
Marina Regală de R. Ciocârdel . . . . . „ 20
Cartea apelor de Apostol Culea . . . . . „ 60
Vocabular nautic (în patru limbi) de Nostromo . . „ 20
Codul Maritim Fluvial cuprinzând: codicele, legile, regulamentele şi convenţiunile aflate în vigoare, referitoare la marina militară şi la cea comercială cu jurisprudenţe, ordine circulare şi cu noile dispoziţiuni cu privire la măsurătoarea navelor de C. Tonegaru, Cpt. A. Teodoru şi C. Ioaniţiu . . . . . „ 600
Avionul şi gazele de luptă de Ciocârdel R. . . . „ 12
Elogiul Mării de I. Gr. Perieţeanu . . . . . „ 5
Marinarul, călătoriile lui pe întinsul apelor, de amiral Seb. Eustatziu . . . . . „ 10
Nava cu pânze în trecutul marinăresc de V.-Amiral I. Bălănescu . . . . . „ 5
Marea Noastră şi Strâmtorile din punct de vedere juridic de Prof. Univ. N. Daşcovici 5
Cu Nelson la Trafalgar, de Al. Lupaşcu 5
Faima, Taina şi „Scandalul" Bătăliei dela Jutland, de Ing. Al. Lupaşcu . . . . . „ 5
A. B. C. al înnotătorului, de Col. Corneliu Negulescu . . . . . „ 10
Noua metodă de înnot de Lt. Epureanu . . . „ 10
Gabriele d'Annunzio, cântăreţul mărilor italice, de I. Gr. Perieţeanu . . . . . „ 10
Thalassa de Al. Bilciurescu . . . . . „ 100
Din aspectele mării şi din viaţa marinarilor pe întinsul apelor, de Contr'Amiral C. Negru . . „ 30
La răscruce, de C-dor A. Negulescu . . . . . „ 10
Rostul marinei în viaţa naţiunii, de d. general adjutant Paul Teodorescu . . . . . „ 10
Regulile războiului şi neutralităţii de Prof. Univ. N. Daşcovici 20
Războiul pe Mare de Lt. C-dor Eug. Săvulescu şi Căpit. I. Bănică . . . . . „ 120
Marşul marinarilor de Căpit. Z. Negulescu . . . 5
Dunărea si Marea Neagră, făuritoare şi întregitoare de neam, de c-dor N. Steriopol . . . . . „ 10
Avion şi submarin sau vase de suprafaţă? de Amiral C. Negru 12
Carnete cu timbre de propagandă L. N. R., cuprinzând 120 bucăţi, după şase picturi executate de d. Lt. Comandor Cosăceanu 120
Albumul navelor de pictorul D. Ştiubei 60
Insigna L. N. R. 100
Trofee pentru şapcă 200
Flamura L. N. R. Nr. 4 (15 × 30 cm.) 120
Flamura L. N. R. Nr. 3 (25 × 50 cm.) 150
Flamura L. N. R. Nr. 2 (40 × 80 cm.) 300
Flamura L. N. R. Nr. 1 (2 × 80 cm.) 1000
Baston port flamură elegant 500

Biblioteca Ligii cu peste 2000 volume e pusă gratuit pentru consultare la dispoziţia membrilor. O pot cerceta şi cunoscuţii membrilor.

Amiralul COANDĂ

de SCARLAT- PREAJBĂ

Păşim în al unsprezecelea an de apariţie. Datoria ne impune a evoca impunătoarele figuri ale întemeietorilor Ligii şi revistei: JEAN BART, primul secretar al uneia şi director al celeilalte, de care am vorbit în suplimentul festiv al revistei *„Marea Noastră“*, tipărit la împlinirea celor zece ani de activitate ai Ligii Navale Române, în care se complăcea să se adâncească, cu gândul, în amintirile celor mai frumoşi ani petrecuţi în contact cu Marea şi cu marinarii.

pe Ianuarie şi amiralul ION COANDĂ, ctitorul şi întâiul vicepreşedinte.

*

Amiralul Coandă e descendent dintr'o veche familie boerească din Craiova. Aşa a rămas, întreaga sa viaţă, de o nobleţe aleasă.

Ca ofiţer, în marină, a avut o carieră strălucită, atingând grade superioare; apoi a fost chemat să întemeieze Serviciul maritim român, căruia i-a introdus prima organizare, care se păstrează până astăzi.

Mândru de a fi fost şi de a fi rămas marinar, purta în atitudinea sa acel aer marţial şi acea demnitate nobilă, caracterizate prin acea ţinută cu figură picturală, înrămată în argint, care o făcea simpatică dela întâia vedere şi pentru întreaga viaţă.

In ziua de 13 Martie 1927, un grup de iniţiativă s'a întrunit la locuinţa amiralului Ion Coandă, când pune bazele Ligii Navale Române, căreia îi consacră suflet, muncă şi pricepere, în calitate de vice-preşedinte, ales, ce i-a fost, până la sfârşitul vieţii. Marina, scumpă inimii lui, marinarii dragi făptuirii lui şi Liga Navală Română, mult iubită sufletului lui, nobil şi generos, sunt florile albe ale vieţii sale cari îi încununează fruntea senină şi curată.

Avea, întotdeauna, pe biroul său de lucru, numărul

Marea, cu nemărginitul ei etern neastâmpăr, nouile motonave purtătoarele bogăţiilor ţării noastre peste Oceane; noul „Mircea“, reanimatorul vechiului spirit marinăresc; submarinul ce-şi aştepta, continuu, alţi tovarăşi de luptă; baza navală dela Taşaul, păstrătoarea patrimoniului naţional naval; şantierul cel nou, complet, dela Galaţi, în stare să construiască unităţi de război, ca „Amiralul Murgescu“, proaspăt dăruit Mării noastre Negre; înfiinţări de noi filiale în ţară şi sporirea numărului membrilor Ligii Navale Române; *ziua apelor* ca şi *ziua marinei*, revista *„Marea Noastră“* şi conferinţele L. N. R., erau bucuriile şi condiţiile plăcute ce-i iluminau figura până la fericire şi-i umezeau ochii până la încântarea spiritului şi sufletului său.

In societate, purta conversaţii vioae, glumeţe şi pline de înţelepciune sănătoasă, după vechile obiceiuri de obârşie boerească, care erau împletite cu amintiri depărtate. Era în curent cu toate chestiunile la ordinea zilei, fiind perfect informat, ştia să dea interpretarea cea bună tuturor problemelor atingătoare ţării; iar, când era vorba de Rege, de membrii Familiei Regale, de marină, de tricolorul României şi de prestigiul şi binele Ligii Navale, — glasul lui prindea înaripări bi-

Președintele și Vice-Președintele Ligii Navale Române

Noul statut prevăzând că destinele Ligei Navale să fie conduse de un președinte și un vice-președinte ales de Com. Central, aceasta în ședința de constituire dela 15 Ianuarie au aclamat cu unanimitate pe d-l Contr'amiral-adjutant *N. Păiș*, subsecretar de Stat al Marinei, în calitate de președinte, și pe d-l Contr'amiral *I. Georgescu*, Comandantul Marinei Regale, în cea de vice-președinte.

Și unul și altul sunt două figuri proeminente ale marinei noastre.

De D-l Contr'amiral-adjutant *N. Păiș*, s'a mai vorbit în coloanele revistei noastre cu prilejul alegerei ca vice-președinte, după pierderea Amiralului I. Coandă. Se arăta atunci că „încă din liceu și-a simțit sufletul răscolit de acea chemare spre orizonturi cât mai largi, pe care numai marea le poate da".

Odată intrat în marină, a dovedit înaltele însușiri cu care era înzestrat. Absolvent al școalei superioare de artilerie din Italia și al școalei superioare navale de război dela Paris, adjutant regal al marelui Rege Ferdinand și al Regenției, Șef de Stat Major al marinei, inspector al navigației și porturilor, licențiat în drept, cu cunoștințele sale înalte a fost nu numai un factor luminat în marină, ci și dătător de lumină celor din jurul său. Românizarea echipajelor, organizarea și ridicarea personalului dela porturi și de pe nave, sunt opere pentru care toți marinarii îi vor fi recunoscători.

A condus dela întemeere societatea Salvamar, a dat un imbold neprețuit sporturilor nautice, iar ca secretar general și, ministru al Aerului și Marinei, apoi subsecretar de stat al marinei, a trecut la realizarea programelor de desvoltare a marinei noastre, întreruptă vremelnic de evenimente.

D. Contr'amiral-adjutant N. Păiș (dreapta în negru) și d. Contr'amiral N. Georgescu (stânga în alb)

7210

Ca vice-președinte al Ligii Navale, a reușit să ducă mai departe opera predecesorului, dând viață asociației, pentru a putea să-și îndeplinească menirea: înfiltrarea dragostei și interesului pentru toate problemele în legătură cu apele.

•

D-l Contr'amiral *I. Georgescu* aparține ca și d-l Amiral Păiș, generației tinere. După ce a absolvit academia navală dela Fiume, a pășit treptele erarhiei, distingându-se prin cunoștințele sale, dar mai ales printr'o modestie ce se inbină cu un caracter ales. Ca șef de stat major al marinei și apoi comandant al Diviziei de Mare, a știut să creeze o ambianță de armonie și însuflețire, ale căror efecte s'au văzut în războiul sfânt al reîntregirei: Divizia de Mare s'a evidențiat cu acțiuni strălucite, scufundări de vase inamice, cari au făcut ca navele și personalul să fie citat prin ordin de zi pe armată.

Ca membru în comitetul central al Ligii Navale și președinte al filialei din Constanța, înțelegător al rolului ligii, i-a dat toată atențiunea și tot sprijinul.

Liga Navală, ca și marina, se mândrește cu alegerea făcută și le urează sănătate, pentru a conduce cât mai mult timp destinele ei.

---

blice, figura i se ilumina de raze, ce veneau de sus, iar ochii i se umezeau, când se citea, în fundul lor, fragmente din vechile pagini de povestiri patriotice și marinărești.

Adânc credincios și profund pătruns de sentimentul religios, transfigurat în timpul slujbei bisericești, el înțelegea să practice, în viață, că un om, înainte de a săvârși vre-o faptă bună, trebuia să fie un bun creștin, în orice situațiune sau loc s'ar fi aflat.

Era înzestrat cu un dar, deosebit, de a istorisi povestiri marinărești, însoțite de scene glumețe, cu haz și dulcețe rostite, ce reaminteau întâmplări dintr'o lume veche, și de pe alte tărâmuri, depărtate de noi.

Descifram, atunci, în ochii lui, vremuri apuse, liniștite, care nu se mai pot reîntoarce, niciodată, când oamenii erau mai buni.

Înalt și drept, ca un monument măreț, demn de admirat, se înfățișa ca și linia dreaptă a vieții lui, curate și cinstite, pe care și-a tras-o singur și și-a păstrat-o nefrântă, totdeauna. Blând și simpatic la privire; ocrotitor și cald în strângerea de mână. Era neostenit, în a merge ori unde îi se cerea să meargă, pentru Ligă și marină; deși, sub apăsarea vârstei înaintate, totuș el rămăsese săritor în lupta pentru păstrarea steagului la postul de onoare al navei plutitoare și cu ochii țintă, drept înainte, spre orizontul tălăzuitor al apelor românești.

Om de caracter și dintr'o bucată; nobil în toată accepțiunea cuvântului; mărinimos; înzestrat cu o voință și perseverență de fier; creator și realizator; iertător și cu un suflet iubitor de semeni pentru tot ce însemnează țară, Rege și marină, Liga Navală, al cărei vicepreședinte i-a fost, era un liman, un țel luminos, spre care convergeau toate gândurile și năzuințele, — și le voia să fie ale tuturor fiilor neamului românesc. Chiar când și-a dat obștescul sfârșit, buzele-i tremurătoare au pronunțat cuvintele: *„Liga"*, *„Marina"*...

Membrii și colaboratorii Ligii Navale Române, cum și toți marinarii, îi vor păstra amiralului Coandă o perpetuă amintire.

OCUL MARINEI?

O întrebare cu un singur răspuns : *odată ce există un Subsecretariat de Stat al Marinei, locul marinei nu poate fi decât la acel subsecretariat.*

Cu toată simplicitatea şi logica acestei situaţii, creată atât de nevoile generale ale ţării, cât şi de acelea ale apărării naţionale, totuşi de câtva timp s'a pus în discuţie care ar fi locul marinei comerciale, — ca şi cum la noi s'ar putea despărţi marina cu busola şi tunul de cea numai cu busola.

Acum treizeci-patruzeci de ani, când marina era în faşă, când unii nici nu-i vedeau necesitatea, iar alţii căutau să o vândă ; când nu exista un organ central marinăresc, nedumerirea era explicabilă. Aruncându-ne ochii asupra trecutului, vedem că porturile depindeau de Ministerul de Externe, fiindcă majoritatea navelor ce le frecventa erau străine şi deci... Marina comercială de Dunăre şi mare erau ale Regiei Monopolurilor Statului, fiindcă transporta sare în Serbia, Turcia şi Grecia, sau aduceau tutunuri din ultimele ţări şi deci... Mai târziu a trecut la C. F. R., la Lucrări Publice, la Comunicaţii, — conduse totdeauna de marinari, — până ce în fine a ajuns la matca lor normală, la marină.

D. c. amiral Al. Gheorghiu, cel dintâi secretar general al Ministerului Aerului şi Marinei, se exprimă astfel, după trei ani dela înfiinţarea acelui minister :

„Aeronautica şi marina au însă şi părţi de exploatare comercială, cari sunt factori de economie naţională. *Marina comercială nu era bine plasată într'un minister al comunicaţiilor,* ale cărei preocupări sunt, în majoritate, terestre.

Cred că-şi dă ori cine seama deci că, reunirea marinei comerciale cu cea de război, răspundeau unei reale nevoi. Dar ceiace trebue să se ştie, este că atât marina şi aeronautcia comercială, cât şi aeronautica şi marina de război, sunt organe a căror politică este indispensabil legată, problemele lor reclamă o *concepţiune unitară*".

Argumentele ce se aduc pentru a desmembra marina, au fost multe. Le vom trece în revistă :

I. *Trecutul :* odată ce marina comercială a fost cândva la Comunicaţii, trebue să revină de unde a plecat.

Pe baza acestui argument, marina comercială ar putea fi revendicată şi de C. A. M., C. F. R., de Externe.

II. *Economicul :* marina comercială face comerţ de navlu, deci trebue să treacă la Comunicaţii. Acest argument ar indritui mai de grabă trecerea la Ministerul Economiei Naţionale sau la cel de Comerţ, în nici un caz la Comunicaţii.

III. *Itinerarii şi tarife :* între mijloacele de transport pe uscat, apă şi aer, trebuind să existe o strânsă legătură pentru stabilirea itinerariilor şi tarifelor, toate trebue să fie sub comandament unic, la Comunicaţii.

Se uită că aceiaşi problemă se pune şi în traficul internaţional, fără comandament unic, ci prin consfătuiri între delegaţii ţărilor respective. La noi există un asemenea organ, Comisia superioară a transporturilor, în care delegaţii diferitelor departamente se pun de acord în privinţa itinerariilor şi a tarifelor combinate.

IV. *Marinarul are numai technica minoră* a unui mecanic de cale ferată sau şofer de automobil. Acest argument e prin el însuşi minor, odată ce se compară un armator, un comandant de vas, un comandor sau amiral cu un mecanic sau şofer. Toţi au technică majoră şi integrală, atât a conducerii navei, cât şi a explotării comerciale, a rezolvării atâtor probleme juridice şi de drept internaţional, căpătată în şcolile navale şi prin îndelungata experienţă a navigaţiei.

Iar subsecretariatul marinei, deşi se susţine că nu are o pregătire şi caracter comercial, a dovedit, din fericire pentru ţară că are cu prisosinţă, prin marinarii de carieră, inginerii navali, juriştii, cei cu studii speciale de comerţ maritim, această pregătire, cu care trebue să ne mândrim.

V. *Ministerul Comunicaţiilor se ocupă cu cărăuşia publică.* Exact, dar în sensul că, prin competinţa technică a distinşilor noştri ingineri, el se ocupă cu uşurarea acestei cărăuşii, prin construiri de şosele, căi ferate, gări, silozuri, cheuri, canaluri, aerodromuri, — lăsând şoferilor, mecanicilor, marinarilor şi aviatorilor folosirea lor. Chiar la construirea acelor înlesniri, totdeauna s'au consultat şi cei ce aveau să le folosească.

VI. *Corpul inginerilor e un corp de elită,* ca atare marina trebue să treacă la Comunicaţii. Recunoaştem cu toţii adevărul premisei : corpul inginerilor noştri e cu adevărat un corp de elită, — dar nu ne împăcăm cu concluzia. Şi marinarii noştri au dovedit că alcătuesc o elită, — dar se mulţumesc a fi lăsaţi, cu navele lor dragi, acolo unde le este locul : la marină.

*
**

Terminând cu enumerarea argumentelor, să vedem ce se petrece în alte ţări.

Pretutindeni unde există un *minister,* — secretariat sau subsecretariat, — *al Marinei,* tot ce este în legătură cu marina e sub acel minister.

In Franţa, marina a fost la Ministerul Marinei până în 1920, când a făcut „casă aparte", cum scrie d. Réné Moreux. In opera de renaştere, marele mareşal Petain, ajutat de amiralul Darlan, a hotărît reintegrarea „fiului rătăcit în casa paternă, la ministerul Marinei. Astfel şi numai astfel putem avea siguranţa că flota de comerţ este în ajunul unei refaceri capitale care o va face să atingă un rang demn de ţara noastră", — continuă tot d. Moreux.

Iată deci că şi în Franţa s'a văzut că o marină nu poate propăşi decât dacă în conducere există un spirit marinăresc.

D. Mareşal Antonescu, Conducătorul Statului, a înţeles aceasta şi de aceea marinarii au salutat cu bucurie împlinirea dorinţei lor : crearea unui subsecretariat al Marinei, care să cuprindă TOT ce este marină.

NAVIGATOR

Infiinţarea unei flotile de pescari

de C-dor IOAN TĂNASE
din Comndamentul Marinei Regale.

N apele puţin adânci ale platoului continental — adâncimile până la 200 metri — se găseşte cea mai bogată faună şi floră a mărilor. Noi avem platoul continental cel mai întins din Marea Neagră şi cu toate acestea importăm mii de tone de peşte de mare (pălămidă) din Turcia, care are dealungul coastelor ei numai o şuviţă foarte îngustă de platou continental. In mijlocul coastelor noastre şi la capătul ei de miază-noapte se varsă în mare cele mai mari fluvii ale Mării Negre, a căror apă formează cu apele sărate ale mărei acel mediu foarte prielnic înmulţirei peştilor şi cu toate acestea noi mereu am importat peşte din alte ţări, mai ales din Rusia.

Cauza este că bancurile mari de peşte obicinuesc să treacă la o distanţă de circa 20—30 mile marine departe de coasta noastră unde nu pot să se ducă micile lotci ale pescarilor noştri.

De câte ori am eşit cu distrugătorul în mare aproape întotdeauna la 20—30 mile de coastă am întâlnit întinse vetre ce clocoteau de peşte. Aceste vetre se întindeau pe spaţii de zeci de mile. In tot acest clocot de peşte — apa în adevăr clocotea de mulţimea de peşte — nu am zărit niciodată vre-o ambarcaţiune de pescari.

Pentru a prinde şi a aduce în ţară această bogăţie ce trece nevalorificată prin apropierea coastelor noastre este nevoie de bărci de pescari cari să fie în stare să înfrunte marea.

Guvernul german a făcut un concurs pentru bărci de pescari şi modelul cel mai bun a fost construit şi folosit pentru prinderea peştelui în apele mării Nordului, mare care se aseamănă foarte mult cu marea Neagră. Aceste bărci, cari se mişca atât cu vele cât şi cu motor cu explozie sunt construite din lemn şi au caracteristicile următoare: lungimea 18,27 metri, lăţimea 5,40 metri, adâncimea (pescaj) 1,80 metri, suprafaţa velelor este de 156 m², iar motorul are 35—50 cai putere.

Războiul ne-a surprins fără ambarcaţiuni în număr îndestulător cari să fie folosite atât pentru căutarea minelor cât şi pentru căutarea şi gonirea submarinelor din apropierea porturilor şi de pe drumurile navelor noastre de comerţ. Căutarea minelor va da de lucru Marinei Regale Române multă vreme după încetarea războiului în Marea Neagră. Şalupele pescăreşti despre care s'a amintit mai sus vor putea fi folosite după ce vor fi înzestrate cu cele ce le trebue pentru trasul drăgilor uşoare, aruncarea bombelor submarine şi apărarea apropiată A. A. prin mitralierele de 20 mm. şi puşti mitraliere Z. B. Folosirea în scopurile militare de mai sus se va face nu prin puterea lor individuală ci prin număr mare.

Acest fel de bărci de pescari prin foloasele ce le pot aduce Ţării interesează următoarele autorităţi şi instituţii: Ministerul Economiei Naţionale, Ministerul Agriculturei, Subsecretariatul Marinei, Institutul Naţional al Cooperaţiei.

Infăptuirea se poate face:

a) Organizându-se un şantier pentru construcţia corpurilor la Brăila sau Mangalia, sau însărcinându-se unul din micile şantiere din Brăila.

Planurile acestor bărci se pot cere sau cumpăra din Germania. Misiunea Germană din România va putea să înlesnească dobândirea acestor planuri.

Motoarele se pot comanda în Germania şi vor fi gata odată cu terminarea corpurilor.

Materialul de construcţie — materialul lemnos — va fi procurat prin Ministerul Agriculturei.

Velele şi parâmele (frânghiile) precum şi plăşile se vor putea confecţiona într'un atelier din ţară. Ar fi de preferat să se înfiinţeze un atelier care să facă velele şi parâmele precum şi plăşile şi care să aparţină organizaţiei care va administra flotila de pescari. Fuiorul de cânepă şi fuiorul de in şi bumbacul vor fi date de Ministerul Agriculturei.

Marina Regală va da instalaţiile militare precum şi majoritatea personalului acum. Restul personalului va fi dat de către Ministerul Agriculturei P. A. R. I. D. Pentru viitor personalul va fi ales astfel: absolvenţii din şcoalele de pescărie vor fi daţi pe aceste bărci pentru practică. Serviciul militar îl vor face obligatoriu în Marina Regală şi anume la formaţiunile de mine şi dragaj. După eliberare vor putea trece ca membri majori în organizaţia pescărească. Pe lângă aceştia vor putea trece şi alţi marinari cari au făcut serviciu la formaţiile de dragaj ale Marinei Regale şi care doresc să se facă pescari. Aceştia în ultimul an de serviciu militar vor fi detaşaţi jumătate an pe bărcile pescăreşti pentru a face practică şi a fi cercetaţi dacă sunt în stare să intre în noua viaţă.

Finanţarea se va face printr'un capital de circa 2-300 milioane lei. Pentru alimentarea acestuia vor contribui în părţi egale Ministerele Economiei Naţionale, al Agriculturei şi Subsecretariatul Marinei.

Această sumă va forma capitalul de înfăptuire care va fi dat de Ministerele respective fără nici-o dobândă, timp de 10-20 ani.

După ce organizaţia va fi pusă pe picioare solide şi va începe să producă capitalul de înfăptuire va forma un fond de investiţii şi va participa la beneficii.

Totul va fi organizat ca o cooperativă polivalentă.

Va avea:

Secţie bancară şi asigurare de material şi oameni:

Secţie de aprovizionare cu cele trebuitoare pescuitului — mişcărei şi întreţinerii şalupelor cu atelier de reparaţii şi ateliere de făcut vele, parâme, plăşi;

Secţie de aprovizionare pentru traiul personalului cu dispensar.

Secţie de valorificare ale produselor pescuitului.

Şalupele vor fi date cu stare de împrumut unui echipaj. Responsabil va fi comandantul. Produsul pescuitului va fi împărţit în două: jumătate sau o parte ce se va calcula va fi pentru amortizarea contului şalupei, iar partea cealaltă se va împărţi echipajului pe puncte de participare. Până la amortizarea corpului şalupei produsul şalupei se va bucura de scutiri de taxe. Costul şalupei va fi împărţit în unităţi cooperatiste. Cei cari sunt

Marina noastră în războiul Reîntregirii

Debarcă bolşevicii...

Pe ţărmul Mării Negre, la Vest de Odessa şi pe distanţă de aproximativ 10 km. dintre două localităţi se află trei plaje.

După curăţirea terenului de bolşevici şi după înaintarea trupelor noastre în apropierea Odesei, aceste plaje se lăsaseră în paza unui grup de cercetare.

Supravegherea ţărmului şi a Mării se făcea în linişte, iar pionerii noştri explorau în siguranţă litoralul.

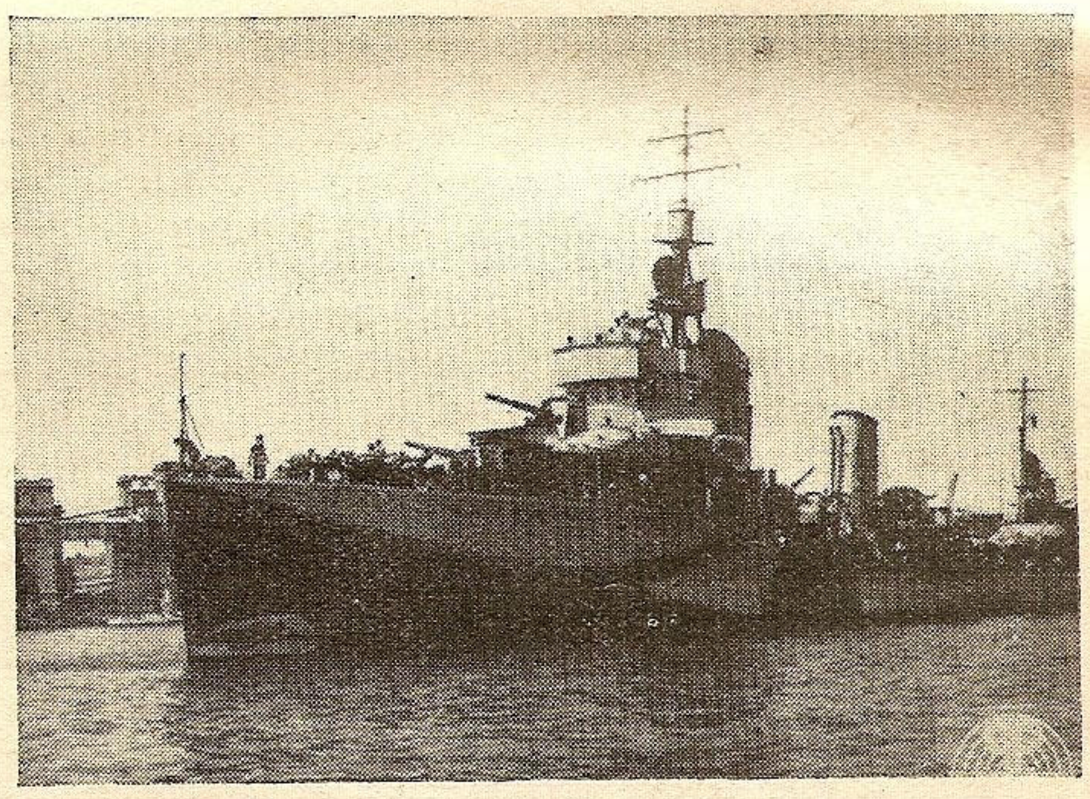
In noaptea de 21—22 Septembrie apar în largul mării, vapoare inamice, care încep să bombardeze, ca de obicei, cu artileria lor grea, dealurile şi văile dinprejur.

Pentru un moment, acest fapt nu părea să prezinte mare importanţă. Nu impresionează nici pe păzitorii de pe ţărm, cu comandanţii lor, nici comandamentele unităţilor din apropiere.

Spre ora 2 noaptea, însă, pe când la Odessa aviatorii români şi germani bombardau teribil, cauzând explozii formidabile, cari făceau să se sgudue pământul şi să se înalţe către cer nenumărate limbi de foc ce luminau cerul, canonada bolşevică dela Est, din spatele şi din flancul stâng al frontului, ia proporţii considerabile.

Văzduhul este împânzit de nenumărate proectile cu explozie luminoasă, din care izbucnesc zeci şi sute de rachete luminoase, cari cad într'una din cer spre pământ.

Era o iluminaţie feerică, unică şi ar fi putut constitui pentru un



Distrugător în repaos, după lupte aprige şi neobosite. 1203.

operator de cinema, unul din cele mai senzaţionale filme de război.

Era primul aspect în acest gen de când a izbucnit războiul contra bolşevicilor şi, poate, cel mai interesant.

Ostaşii şi comandanţii privesc surprinşi de apariţia unui asemenea tablou şi nu ştiu ce să creadă.

Deodată, comandantul din această zonă, primeşte dela Mare, prin telefon, o ştire care produce mai mare surprindere decât cele ce se vedeau.

„Vapoarele boişevice au aruncat în larg numeroase şalupe ce se'ndreptau în grabă spre plaje".

„Că tot cerul dintre cele două limanuri, Bol. Adgalie şi M. Adgalie este împânzit de tot felul de avioane, care mitraliază, aruncă bombe şi lansează neîncetat la paraşutişti".

Un scurt şi prompt ordin de alarmă vine pentru ostaşii dela trenurile regimentare, dela trenurile de luptă şi dela formaţiunile speciale cari aşteptau misiuni înapoia frontului.

O companie de trenarzi se constitue în grabă.

O parte din ei ocupă primele înălţimi dela Est de satul Bujalik.

Două plotoane, formate din conducătorii dela trăsuri, sub comanda căpitanului Schmidt, sunt trimise repede spre Grigorievka pentru a vedea ce s'a întâmplat, pentru a face faţă împrejurărilor.

Unităţile grupului de cercetare dela limanuri, cari se găseau sub comanda Cpt. Licoveţ şi a Cpt. Pădureanu, precum şi pioneri, cari erau însărcinaţi cu exploatarea litoralului conduşi de Cpt. Seicărescu şi alţi ofiţeri, s'au luptat cu îndârjire.

Insă fiind prea puţini, fiind ameninţaţi de numeroşi paraşutişti cari cădeau mereu în spatele lor şi bătuţi neîncetat de grindina de proectile a artileriei grele bolşevice şi de armele automate şi de mitralierele celor 3000 pseudo-marinari din Regimentul 54 infanterie al bolşevicilor, cari după ce debarcaseră în apa până la brâu, sub protecţia tunurilor depe mare, năpădiseră la plaje, nu mai pot face faţă împrejurărilor şi sunt nevoiţi să se retragă, luptându-se.

Până la ziuă, s'a adus în grabă, cu camioanele, în această zonă, un batalion de infanterie şi o baterie a artileriei de câmp.

Comanda acestor trupe şi misiunea de a restabili situaţia, s'a încredinţat Lt. Col. Constantinescu.

După debarcare, grosul forţelor bolşevice se îndreaptă spre Odesa, pe şoseaua ce merge dealungul ţărmului Mării, iar o parte din ele încep să înainteze de-alungul văii.

Aveau de gând, probabil, să pună stăpânire pe satul Bujalik şi să cadă în flancul şi în spatele restului frontului.

Cu micile frânturi ale pionerilor rămaşi fără comandant, întrucât Cpt. Seicăreanu, a luptat pentru apărarea litoralului până şi-a dat viaţa, cu inimoşii călăreţi dela Grigoriewka şi cu plotoanele de conductori, cari stăpâneau o parte din cota 58, cele două batalioane de infanterie, au început acţiunea de curăţire.

In timp ce infanteriştii înaintau şi curăţau terenul se anunţă o

---

economi vor putea pune economiile lor în unităţi cooperatiste şi astfel vor putea deveni proprietari de şalupe. Proprietatea va putea fi şi plurală. Nimeni nu va avea voe să vândă şalupa decât tot cooperativei.

Şalupele vor putea fi dăruite ca recompensă naţională pentru fapte de arme sau fapte deosebit de însemnate pe apă.

Vor putea intra în cooperativă şi alte şalupe construite în afară de cooperativă.

In timp de pauze în pescuit parte din şalupe sau toate vor fi concentrate cu personal cu tot, pentru exerciţii militare. In acest timp Marina Regală va plăti întreţinerea materialului şi a personalului şi o cotă parte a uzajului. Deasemenea va plăti repararea oricărei avarii ce s'ar întâmpla în acest timp.

Dacă ideia se găseşte bună şi se decide realizarea, atunci să se înlăture calea comisiunilor care nu realizează şi nu au nici-o răspundere. Se va însărcina o persoană care să aibă bucuria răspunderii şi dragostea înfăptuirei grabnice precum şi însuşirea de organizator şi animator.

Baza flotilei de pescari va putea fi făcută în portul Mangalia pentru a se putea da o întrebuinţare mai mare acestui port. El este legat prin cale ferată cu restul ţării. Acum nu poate fi folosit decât de ambarcaţiuni cu pescaj mic. Aici se vor înfiinţa cooperative de valorificarea peştelui, fabrici de conserve, etc. Portul Constanţa este prea mic pentru traficul maritim pentru a putea adăposti şi flotila de pescari. Când flotila va creşte sau dacă se va simţi nevoe se vor putea înfiinţa şi baze de sezon şi în alte puncte ale coastei ca: Guga Portiţei, Sft. Gheorghe, Gura Chiliei, Bugaz, Odesa.

veste îmbucurătoare: plotoanele de cercetare au ocupat din nou Grigoriewka.

Acum acţiunea se îndreaptă spre Gebanca, Safinca şi cota 58.

Căpitanul Schmidt, cu ostaşii săi, în număr mult inferior bolşevicilor, luptă cu îndârjire şi ţine pe bolşevici, departe de liziera de salcâmi din apropierea limanului Bujalik.

Infanteriştii vin în ajutorul său şi împreună atacă puternic.

Stânga progresează uşor şi întoarce rezistenţa inamică pela Est, în apropierea şcolii navale.

Dreapta progresează greu şi în cele din urmă este nevoită să se oprească din cauză că inamicul plasase un cordon de arme automate pe cotă şi la Est de ea într'o vâlcea.

Până în seara zilei cota a căzut.

Indată s'a ocupat şi Gebanca; inamicul din valea Nimeţcaea este încercuit şi totuşi rezistă.

In dimineaţa zilei de 23 Septembrie, Cpt. Panaitescu bate intens cu bateria sa valea în care inamicul rezistă cu încăpăţânare însă forma de teren protejează pe inamic şi loviturile de artilerie nu-l pot sili să renunţe la rezistenţă.

Pentru a nu stânjeni prea mult acţiunea dreptei, care înainta mereu, Comandantul grupării, ordonă atacul la baionetă contra inamicului încercuit.

Locot. Alexandrescu Viorel, comandantul mitralierelor şi ostaşii comp. 10 de sub comanda locot. Donose pun baionetele la arme, scot grenadele şi dau năvală asupra inamicului.

Locot. Alexandrescu cade rănit, însă ostaşii săi continuă atacul sub comanda Locot. Donescu şi inamicul o ia la fugă îngrozit, lăsând în urmă peste 40 de morţi, numeroşi răniţi şi prizonieri şi 9 mitraliere.

Căpitanul Panaitescu urmăreşte din urmă cu proectilele sale pe cei ce fug în grabă şi pe care infanteriştii noştri nu-i mai pot prinde din urmă.

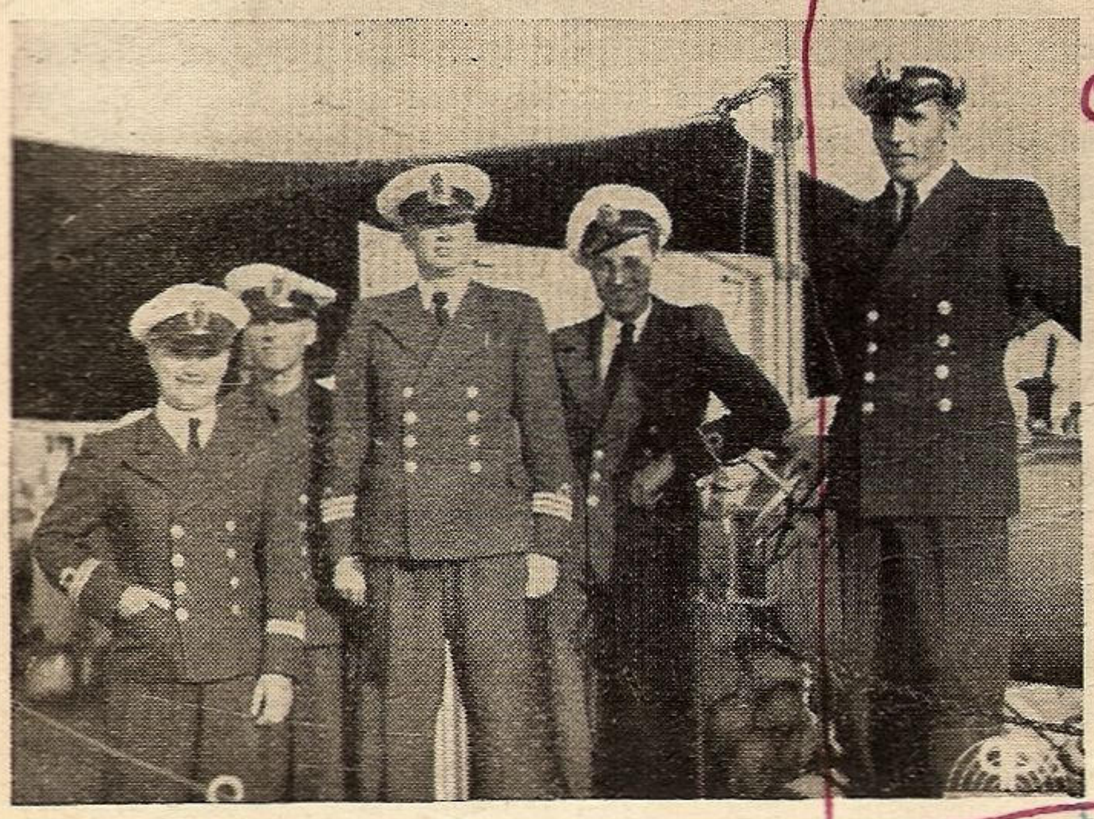
S'au luptat vitejeşte bolşevicii, însă în faţa avântului ostaşilor noştri nu au putut rezista.

O parte s'au predat, însă cei mai mulţi, bolşevici fanatici, nu s'au predat şi-au pus grenade sub braţe şi s'au sinucis.

S'a cercetat care este motivul sinuciderii şi s'a aflat că ei aveau convingerea, după informaţiile date lor de jidani, că vor fi supuşi celor mai groaznice chinuri, de ostaşii noştri.

Ai noştri reiau înaintarea şi cele două batalioane de infanterişti, împing mereu pe bolşevici spre Novo-Dăfinca.

Serg. t. r. NEDELEA RADU
Reporter de război P. P.



Dela stânga la dreapta: Lt. Predoiu Florea (secund); sublt. echipaj mecanic Alexe Iordache (şef mecanic); căpitan Hristu Gheorghe (comandant); aspirant Nicolau Tudor şi aspirant mecanic Avram Gheorghe.

O zi la bordul unei nave de război.

Din momentul istoric al declarării războiului sfânt, de când Mareşalul Antonescu a întors în numele poporului românesc fila neagră din istoria neamului nostru, de-atunci peste durerile ostaşilor noştri s'a presărat mângâere şi dorul lor de-aşi dărui trupurile lor spre clădire de ţară nouă românească, aşa cum a fost, cum nu este, dar aşa cum va fi.

In amarnicul an de zile cât vremelnicia stăpânirii bolşevice a căutat să distrugă toate sufletele româneşti, câte au mai rămas dincolo de o graniţă iluzorie, dincoace într'o ţară nouă s'a format o nouă oaste. Cu suflet nou, cu noui vreri.

Şi atunci zi şi noapte oastea albastră a ţării — Marina Regală — era de pază la hotarele apelor, scrutând cu priviri de vultur zările până dincolo de ape parcă voind să mângâie, prin caldul privirilor, sufletele fraţilor suferinzi.

Insă din clipa când poporul românesc într'un singur avânt a dat frâu liber cântecului vifornic al sângelui şi când a răsunat — cu glas de ecou prin veacuri — ceasul răfuelilor suferinţelor noastre de-atâta amar de vreme, în sufletul marinarului nostru s'a iscat dor de luptă dreaptă pentru dreptatea ce o cer strămoşii noştri şi pământul nostru sfânt.

Marinarii români — aceşti tineri ce şi-au înfrăţit destinul lor cu Marea, cu zarea şi cu moartea — au fost şi sunt conştienţi de menirea lor. Zi de zi şi ceas cu ceas aceşti neînfricaţi ostaşi ai ţării veghează pe întinsul Mării Negre şi Dunării româneşti, respingând orice îndrăzneală a duşmanului, orice încălcare a apelor noastre.

Pe acest front de ape, departe de pământ, dela începutul acestui război, al dreptăţii neamului nostru, duşmanul şi-a văzut în nenumărate rânduri, moartea. Şi îşi vor găsi-o de-or mai veni. Marinarii noştrii îi aşteaptă cu acelaş dor ca şi pe acest război. Şi dacă nu li s'o da mâna să vină ei în „vizită" i-om „viztia" noi, căci — vorba românului — „ochii cari nu se văd, se uită"...

Spre larg

Sunt orele 6 seara. Distrugătorul „Mărăşeşti" pleacă în larg având mai multe misiuni de îndeplinit. Prova vasului spintecă cu dârzenie albastrul apelor ce parcă se cutremură de apriga străpungere. La comandă Cpt. Comandorul P. ordonă, prin telegraf, maşinilor, mersul vaporului, secondat de locot. P. ofiţer cu navigaţia.

Undeva departe Distrugătorul se opreşte într'un loc bine determinat de unde să poată scruta întregul orizont.

Veghea făcută de marinarii distrugătorului în port se continuă şi aici, dar cu o mai mare perseverenţă şi cu o totală încordare a simţurilor. Uruitul maşinilor abia e perceptibil. Pe Mare a început să cadă înserarea, doar stelele mai sclipesc pe întinsul apelor liniştite.

Pe vas e tăcere, doar paşii ofiţerului şi maestrului de cart — de serviciu, se aud mergând maşinal pe punte.

— *Şef de cart!*

— *Ordonaţi domnule căpitan.*

Ofiţerul de serviciu căpitan S. dă ordin spre a se camufla luminile.

— *Am înţeles,* răspunse şeful de cart, apoi prin sunete lungi scoase din siffleu, pe tot întinsul vaporului, urmate de repetarea prin voce tare a ordinelor, se ordonă: *„Camuflarea luminilor".* Toate micile ferestruici — zise iblouri — se strâng puternic în fluturii lor, în aşa fel ca nici o rază cât de neînsemnată să nu răsbată prin întuneric.

Ori unde, la orice post de veghe: la prova, la pupa, la Comandă, în staţia T. F. F. la mitraliere, tunuri, torpile, etc., marinarul îşi încordează privirile şi auzul, pentru el orice sgomot cât de mic, peste normal, este un semn de întrebare, ceva nelămurit, ce trebueşte imediat raportat ofiţerului de serviciu.

Sergentul Grecu, de veghe la comanda de Artilerie, strigă:

— *Lumină în prova tribord!*

Imediat ofiţerul de serviciu vine la locul de unde se aude strigătul, ascultă raportul încredinţându-se de exactitatea celor raportate. Undeva, în adevăr, mijeşte o slabă licărire. Departe, în spre pământ. Peste puţin timp lumina dispare. Dar ofiţerul de serviciu a apreciat distanţa, ştie unde este şi ce va avea de făcut.

Noaptea trece liniştită „veghea" schimbându-se la ore exacte, fiecare marinar la postul lui căutând să aducă un cât mai real folos misiunei sale.

Spre miezul nopţei se aude un sbârnâit de avion. Se raportează imediat dându-se apoi la bord „Alarmă aeriană", tunurile antiaeriene fiind gata de a deschide focul. Iată că avionul semnalează prin anumite lumini că este românesc. Tunarii anti-aerieniști sunt trişti. De la un timp încoace bolşevicii ne-au cam uitat şi când să creadă şi marinarii noştri că le-au venit o nouă victimă, iată că avionul e românesc. Altfel de era din cele cu stea în frunte nu se mai întorcea îndărăt ca şi cele de până acum.

Un submarin se scufundă.

E dimineaţă.

O ceaţă uşoară dispare din ce în ce, sub razele calde ale soarelui.

Caporalul Munteanu C-tin, de specialitate telemetrist, face de veghe la telemetrul său pe care-l iubeşte ca şi pe cel mai bun camarad. Işi face veghea cu aceiaşi dragoste caşi toţi marinarii. Aplecat deasupra telemetrului, cu „faţa intrată în scobitura marelui ochean de mare", caporalul învârtind aparatul face un rondou de recunoaştere peste întinsul apelor.

E ora 9 dimineaţa.

Telemetrul este îndreptat spre larg de acolo de unde ar putea apare inamicul. Un gând bun parcă îl îndeamnă a privi mereu departe într'un anumit punct. Ştiind că acolo este barajul de oţel al mărei noastre. Ştie că trebue să mai cadă în capcană ceva. Ce, nici el nu ştie. Este atent şi în privirile lui se citeşte încordarea. Deodată inima a început să-i bată mai puternic, privirile i s'au accentuat mai mult spre un punct văzut prin telemetru. Acolo s'au observat nişte jerbe mari de apă ridicându-se furtunos spre ceruri. Ca nişte uriaşi gheizzeri, ca nişte enorme buchete de flori albe... Jerbele s'au ridicat tot mai sus apoi încet au căzut iarăşi în Mare.

— *Jerbe mari de apă la baraj!* — strigă cu glas puternic caporalul Munteanu C-tin, de sus depe platforma telemetrului.

Locot. P. ofiţerul de serviciu aleargă sus unde i se raportează cele văzute.

— *Şi cum a fost măi Muntene?*

— *Dom'le Locotenent,* începu cap. Munteanu emoţionat, *priveam spre larg. Deodată nişte coloane mari de apă s'au ridicat sus de tot... apă multă şi pe întindere mare.*

— *Şi ce crezi că a fost,* îl întrebă zâmbind ofiţerul de serviciu.

— *Păi... să vedeţi... nu ştiu..., dar cred că a fost un submarin.*

— *Ai ghicit. Bravo Muntene!* şi ofiţerul îi strânge mâna ca unui bun camarad.

Imediat, prin T. F. F., se transmite ştirea forurilor superioare. In cabina telegrafistului — liniştită — se aude doar bâzâitul specific al aparatelor de emisiune. Pe calea aerului este anunţată o nouă victorie românească. Peste puţin timp este trimis un hidroavion ce sboară peste locul indicat de telemetru. Din hidroavion se vede foarte bine în ape până în adânc. Iată că hidroavionul a observat ceva şi sboară în cercuri mici. Apoi semnalează că în adevăr un submarin s'a scufundat aici lovindu-se de barajul de mine.

Mai târziu, undeva departe, soarele a început să apună rubiniu la margine de pământ şi mare.

Echipajul distrugătorului este adunat la centrul navei. Toţi sunt veseli. Sunt veseli pentrucă unul din ei a înscris o nouă faptă în cartea de aur a distrugătorului. Ofiţerul de serviciu strigă pe caporalul Munteanu C-tin în faţa frontului, unde îl dă drept exemplu de conştiinciozitate în timpul veghei strângându-i mâna şi felicitându-l în numele comandantului navei care a ţinut ca bravul caporal să fie citat în faţa frontului.

Peste puţin seara s'a aşternut lin peste Mare. Astfel se închee o zi din viaţa marinarilor noştri români departe de pământ, începând o alta şi altele, pentru Ţară, Rege şi Marea lor.

Sergent radiotelegrafist
VASILE OPROVICI
din Marina Regală

Antiaeriana în misiune pe Dunăre. Un convoi de insule plutitoare pe Dunăre.

Tunurile grele şi de câmp trag vijelios în dealul Renilor, fortificat de bolşevici şi apărat cu îndârjire. Din buchetele de sălcii plutitoare, gurile de foc ale monitoarelor nu mai contenesc. Aerul presat de fiecare lovitură se prăvăleşte în cascadă haotic sdruncinând vibrant şi prelung depărtările. Tunurile şi mitraliere automate trag rafale asupra avioanelor bolşevice, des aventurate în căutarea bateriilor noastre, multe din acestea îşi găsesc sfârşitul în bălţile Dunării. Avioanele noastre de vânătoare patrulează la intervale scurte, dau lupte şi supraveghează împreună cu antiaeriana spaţiul aerian al zonei de luptă.

După aproape o lună de zile, abia azi, tunurile grele au încetat a mai răbufni. Ele şi-au îndeplinit misiunea ţinând în loc şi sdrobind forţele bolşevice, în cel mai avansat şi râvnit punct din Sud-Estul Europei: gurile Dunării.

Primele patrule române au pătruns peste Dunăre în Basarabia, urmărind deaproape inamicul care se retrage spre Nistru. Grosul trupelor noastre este chemat să continue nimicirea armatelor roşii pe frontul de Sud.

Se îmbarcă

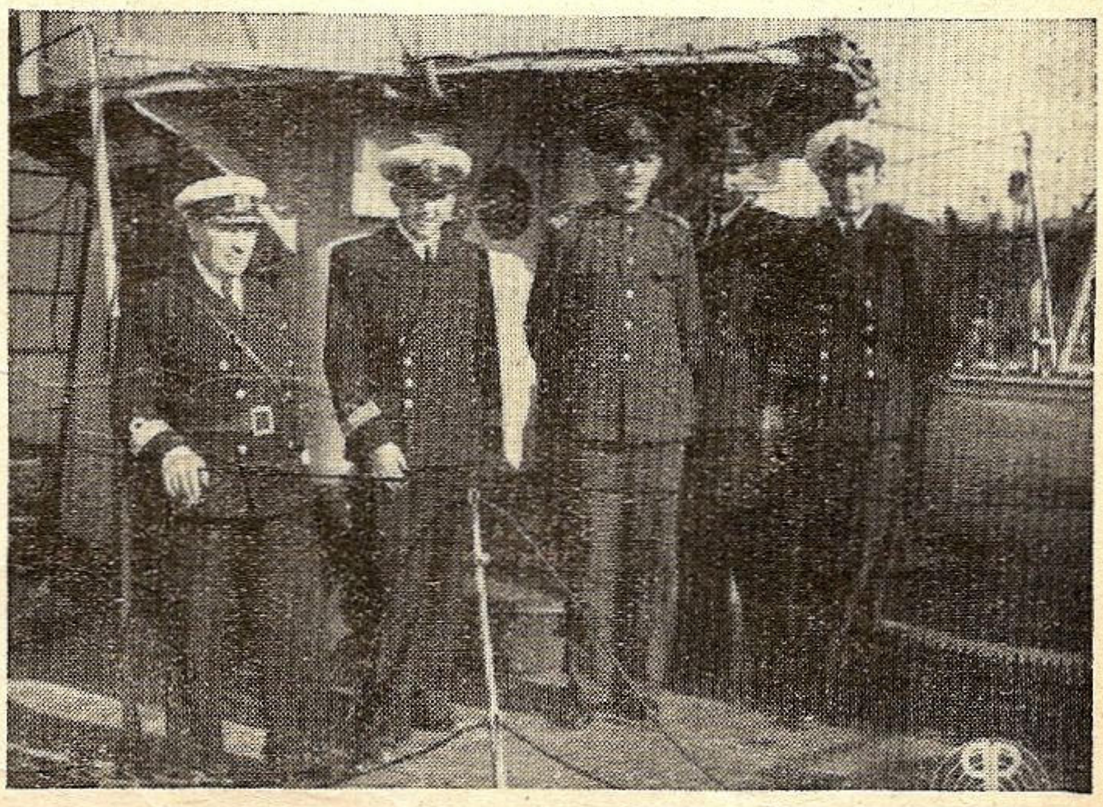
Incep transporturile masive de trupe şi materiale pe Dunăre, acum, cea mai directă şi mai lesnicioasă cale spre porturile din Sudul Basarabiei: Ismail, Chilia şi Vâlcov. Se depune o activitate intensă pentru curăţirea apelor Dunării de minele fluviale.

Trupe proaspete, de mult pregătite, sunt gata de a intra în acţiune. In cursul zilei se fac primele îmbarcări de infanterie şi cavalerie pe navele de transport. Portul de plecare se află la 10 km. de front.

Străzile oraşului şi cheiul portului sunt înţesate de trupe, care aşteaptă sau înaintează, nerăbdătoare spre dana de îmbarcare.

La dană, grupe de câte 4—6 şlepuri pântecoase strânse alături de parâme, primesc în interior şi pe platforme coloane nesfârşite de ostaşi bine echipaţi, cai şi vehicule supraîncărcate cu toate cele trebuitoare, unui drum lung şi pentru luptă.

Portul fluvial are o caracteristică activitate de război. Aci este baza navală fluvială a frontului. In radă forfotesc numeroase vase



Dela stânga la dreapta: Lt. comandor (R) Mar us Verbiceanu; căpitan mecanic Gronov Mihail (şef mecanic); capilan Popovici Horia (Comandant); Lt. Gabrovanu Gh. (secund); aspirant Coadă Ion.

militare şi de comerţ, rechiziţionate şi puse în slujba armatei: şalupe, vedete, canoniere, vasele germane cazarmă şi curăţitoare de mine, apoi multe remorchere şi şlepuri de transport, alături de care veghează un monitor şi nava cu bateria aeriană, care, prin dimensiunile, amplasamentele şi piesele sale, prezintă un aspect pronunţat de măreţie şi siguranţă. Toate casele sunt camuflate cu sălcii şi stuf.

In plină acţiune de îmbarcare a trupelor, puţin după ora prânzului, apar prin surprindere la foarte mare înălţime trei avioane inamice înaintând spre port.

Artileria antiaeriană depe uscat şi cea flotantă, plasată în apropierea vaselor de transport, deschide un foc viu. Rezultatul acestei prompte acţiuni se vede imediat: avioanele inamice sunt silite să asvârle bombele în bălţile Deltei departe de port şi să schimbe imediat direcţia din acea de atac în aceea de fugă.

In aceiaşi clipă apar avioanele noastre de vânătoare, care străbat neîncetat spaţiul aerian, colaborând cu unităţile de apărare antiaeriană la protecţia îmbarcării trupelor şi a bazei navale fluviale, totodată fac şi protecţia instalaţiunilor portuare şi a oraşului în contra atacurilor aeriene.

Un convoiu de insule plutitoare.

După câteva ore trupele sunt îmbarcate.

Una câte una grupele de şlepuri fiecare formând un bloc plutitor cu trupe masate, încep a se depărta de chei trase de câte un remorcher; fiecare bloc de şlepuri cu remorcherul său formând un convoi fluvial.

Convoiurile se încolonează cu direcţia braţul Chilia.

Cel dintâi care deschide drumul pe apele Dunării este un monitor de tipul cel mai nou.

Odată cu plecarea ultimului convoi îşi ia drumul din port şi şlepul amenajat în baterie antiaeriană flotantă, tras de un puternic remorcher.

Intreaga formaţiune se întinde pe o distanţă de 2 şi jum. km.

Ea cuprinde în total 27 de vase, pentru apărarea căruia pe timpul deplasării s'au luat toate măsurile. In primul rând camuflajul este elementul cel mai de seamă. Puntea vaselor a fost complet acoperită cu vegetaţie de baltă: ramuri de plop, sălcii, stuf şi rogoz. Se navighează încet numai pe lângă malurile bogate în sălcii ale Dunării. In mersul lor distanţat, convoiurile par mici ostroave plutitoare.

La cea dintâi alarmă dată de sirena depe nava antiaeriană, convoiurile se opresc şi se alătură de perdeaua de sălcii a malurilor, de care nu se mai deosebesc.

Tunurile automate antiaeriene intră în acţiune. Inamicul derutat este silit să asvârle bombele fără a atinge ţinta şi să fugă spre Nistru.

Dacă bolşevicii n'ar fi simţit la 3000 metri exploziile şi trasoarele luminoase ale loviturilor noastre, de care au fost încadraţi, ar fi coborît să mitralieze navele.

In mers, bateria flotantă la fel de camuflată, mişcată mai repede de remorcherul său, îşi ocupă poziţia ordonată, trecând în fruntea convoiurilor. Către ţevile lungi ale tunurilor şi mitralierelor antiaeriene îşi îndreaptă ochii cu multă încredere ostaşii „ostroavelor plutitoare" — depăşite unul câte unul.

Pândarii spaţiului aerian al convoiurilor supraveghează în permanenţă cerul cu aparatele lor de observaţie, stând în picioare în trei colţuri ale vasului, pe parapetele ce înconjoară tunurile şi le protejează contra schijelor.

Pe deasupra reapar avioanele noastre de vânătoare, patrulând la mică înălţime, în susul şi în josul fluviului.

Spre seară întâlnim şi monitorul al cărui camuflaj perfect dă aspectul unei movile plutitoare fumegânde. Se oprise sub buchetul de ramuri al unor sălcii pletoase, în capul convoiurilor, — oprite şi ele pentru a petrece noaptea.

Bateria antiaeriană flotantă merge mai departe. Se opreşte însfârşit la 1 km. de portul de debarcare şi ocupă tot la mal, în sălcii poziţia cea mai înaintată, ce i-o indică vasele curăţitoare de mine, care toată ziua au lucrat intens în această zonă încă minată, pentru a reda siguranţa navigaţiei.

Se debarcă în răsărit de soare.

Parâmele vasului se întind şi sunt legate de butuci de sălcii, printre care marinarii, în întuneric dau peste cadavre, arme şi muniţii — urmele unei crâncene bătălii, ce a continuat până în ajun. De aci, unitatea antiaeriană flotantă, cu concursul monitorului, asigură protecţia convoiurilor în timpul nopţii, atât în contra atacurilor aeriene, cât şi în contra celor care ar fi pornite de elemente comuniste-teroriste, izolate, din bălţile deltei, care la orice sgomot de avion semnalează cu rachete poziţiile noastre.

Spre răsărit, flacările Ismailului incendiat pâlpâie în licăriri sinistre, consumând ultimele ore de climat bolşevic.

In zorii zilei, trupele noastre încep a debarca masiv, sub protecţia bateriei antiaeriene plutitoare, la 24 de ore numai dela isgonirea comuniştilor.

Prezenţa trupelor române sub răsărit de soare este semnul răsăritului de viaţă nouă.

Dangăt prelung de clopot, zăvorît de veşnicia unui an în turlele albe ale bisericilor, vestesc şi aici o lume nouă de credinţă, de adevăr şi dreptate socială.

In oraş primele detaşamente fac curăţirea radicală de elemente teroriste bolşevice, stradă cu stradă, casă cu casă.

Trupele noastre de două ori bombardate dela plecare, fără eficacitate, au ajuns la destinaţie sub protecţia apărării antiaeriene fără nici o pierdere şi acum îşi continuă intacte, misiunea crucială pentru distrugerea balaurului roşu, făurind României destin măreţ de veacuri.

Serg. t. r. BALOSACHE PAUL

Atacate de un submarin bolşevic, remorcherele „Basarabia", „Vârtejul", „Elena" şi „Amzel" îl pun pe fugă. O luptă care a durat 40 minute.

Dela primirea ordinului de misiune nu trecuse decât timpul necesar pentru a ne pregăti de plecare.

Comandanţii şi marinarii remorcherelor *Amzel, Vârtosul, Basarabia* şi *Elena,* deşi mulţi din ei proectase să-şi serbeze ziua numelui la uscat, după un lung timp petrecut pe mare, s'au resemnat, hotărînd cu entuziasm, că Sf. Dumitru se poate sărbători tot aşa de bine şi în mijlocul elementului în care ei se simt aşa de bine.

Misiunea nu era grea şi cu voia lui Dumnezeu ar fi putut să-şi scoată paguba la reîntoarcere.

Ziua se anunţa frumoasă, soarele dimineţii începuse să încălzească puţin figurile marinarilor de veghe din ultimul cart.

La orizont doar o lungă fâşie plumburie semăna pe faţa lor un semn de întrebare.

Se naviga de două ore, Constanţa dispăruse încet din pupa navelor noastre.

Pe nesimţite fâşia plumburie se apropiase de noi înconjurându-ne cu o ceaţă groasă de nu se vedea la 10 metri.

O hulă făcea ca navele noastre să ruleze şi tanghezze destul de neplăcut.

Maşinile se luptau, duduind fără odihnă pentru a pompa apa ce se îmbarca prin provă.

Din 5 în 5 minute limba clopotului de alarmă dădea semnalul de atenţie, pentru a evita posibilitatea ciocnirei cu celelalte remorchere.

In locul veseliei de mai înainte, pe faţa tuturor se tipărise seriozitatea momentului şi voinţa dârză de a executa comenzile ordonate, fără nici o întârziere, preîntâmpinând ori ce neplăcere.

Alarma

Ora mesei de prânz, trecuse de mult şi nimeni nu se gândise la acest amănunt.

Vântul de NV începuse să sufle destul de tare împrăştiind ceaţa, dar ridicând valuri şi mai mari.

Acum cel puţin se naviga cu vizibilitate.

Coasta joasă dela Gura Portiţei se vedea suficient pentru a ne da seama unde ne aflăm.

Se înopta şi noi eram încă departe de punctul unde sfârşia misiunea ordonată.

Ceaţa ne întârziase cu multe ore. Maşinile puse cu toată viteza ne ajută să recuperăm din timpul pierdut.

Deodată marinarul de veghe dă alarma :

— *Navă inamică, trei carturi tribord, a deschis foc asupra remorcherului „Basarabia".*

In adevăr la circa 1500 m. adăpostit de negura ce se lăsase se zărea silueta unui submarin care trăgea lovituri de tun asupra ultimei nave din convoi.

Surprinşi de atacul destul de violent al submarinului bolşevic, micele noastre remorchere au început să zigzagheze, deschizând foc cu cele câteva arme şi două puşti mitraliere ce se găseau la bord.

Diferenţa de forţă era vădit superioară de partea bolşevicilor care trăgeau cu lovituri de tun de 76 mm. şi două mitraliere.

Proectilele lor încadrase destul de bine pe „Basarabia", dar valurile mării ajuta pe ai noştri, căci din cauza ruliului şi tangajului, blestematele lor ghiulele se spărgeau în urma sau înaintea vasului.

Câteva gloanţe de mitralieră se înfig în lemnul cabinei de comandă, spărgând geamul şi doborând unul din aparatele de bord.

Lupta dura de 30 minute, între timp remorcherul „Amzel", „Vârtosul" şi „Elena", se apropiase de locul bătăliei, cercând o învăluire prin prova şi pupa submarinului. Focurile lor de armă se succedau fără odihnă, iar viteza cu care înaintau avea de scop să-l pinteneze.

Invingători

Basarabia sesizând operaţia celorlalte vase româneşti se repede şi ea cu toată viteza înainte.

Submarinul bolşevic, surprins de curajul şi impetuozitatea focului vaselor româneşti părăseşte locul luptei ce durase 40 de minute intrând cu rapiditate în adâncurile apei.

Deşi el mai este încă în fiinţă, remorcherele noastre au înregistrat o meritată victorie, căci ele fără a fi înarmate pentru a lupta cu forţe navale superioare, au reuşit să pună pe goană fără nici o pierdere, un submarin rusesc, a cărui armament este cu mult superior armelor de la bordul remorcherelor româneşti.

Meritul acestei isprăvi revine atât comandanţilor acestor nave lt. Paraschivescu Bosnief, aspiranţi Rusu Gh., Ciurea, Farcă şi Snaidero Giovani, maistru Drăguşin Romeo, cât şi marinarilor Sănduţă Gavrilă, Stavrache, Tudor şi Matache Constantin, care, fără a pierde nici o secundă, au înfruntat un inamic mult mai puternic decât ei.

Deasemeni, trebue să nu se uite nici pe curagioşii maşinişti, cari stând tot timpul luptei în interiorul vaselor la motoare, au executat cu toată atenţia comenzile comandanţilor şi-au supraveghiat ca ele să funcţioneze perfect, contribuind astfel la victoria remorcherelor româneşti.

CRISTIAN TEODORESCU
reporter de război P. P.
pentru Divizia de Mare

Programul conferinţelor Ligii Navale Române

In sala Fundaţiei Universitare Regele Carol I se vor ţine în fiecare Duminecă la orele 11 dimineaţa conferinţele de propagandă şi iniţiere, conform programului următor pentru Martie :

1 Martie a. c., d. APOSTOL CULEA va vorbi despre: „Tradiţiile vieţii de apă ale poporului român", cu demonstraţii artistice susţinute de D-na *Maria Mohor*, D-nii *Cezar Rovinţescu, Al. Grozuţă* şi orchestra *Petre Moţoi.*

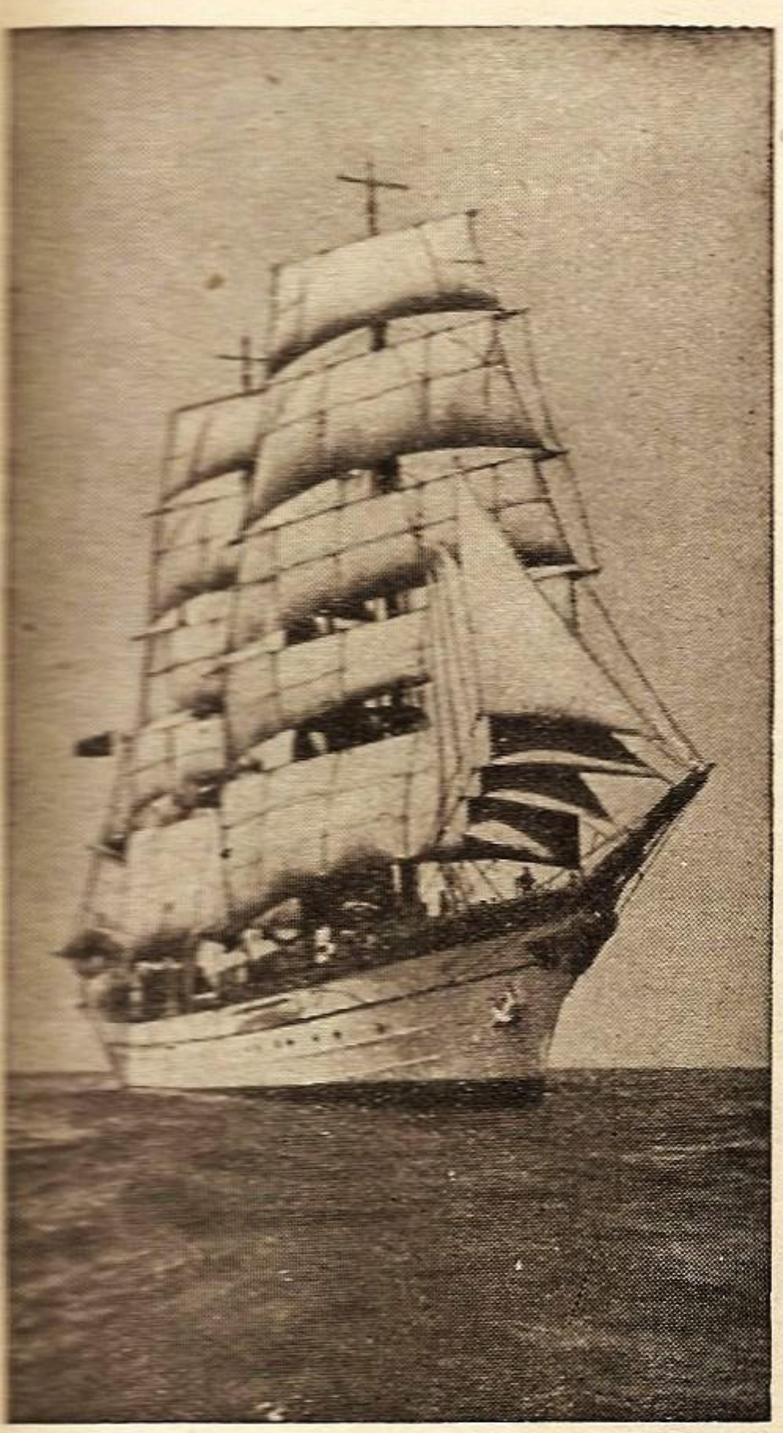
8 Martie a. c., d. Comandor IOAN TĂNASE: „Ce e marina".

15 „ „ d. Contr'amiral C. NEGRU: „Legende şi superstiţii despre mare".

22 „ „ d. Căpitan POPESCU-DEVESELU: „Marina în războiul de reîntregire".

29 „ „ d. Avocat AL. BILCIURESCU: „I. Gr. Perieţeanu, poet al mării".

INTRAREA LIBERĂ. Domnii membri sunt rugaţi a nu lipsi şi a aduce cât mai mulţi cunoscuţi.



Nava şcoală „Mircea“ 1127

Ocolul Mediteranei făcut de nava-şcoală „Mircea“ *)

(14)

„Călătoria are de scop să desăvârşească instrucţia practică a elevilor n cunoştinţele marinăreşti învăţate în şcoală şi să-i prepare în apriga luptă cu marea pentru a le forma caracterele, a le desvolta curajul şi a-i iniţia în dominarea evenimentelor şi în conducerea oamenilor“

Din cuvântarea Domnului Comandant al Marinei Regale, după Serviciul Divin din ziua de 3 Iulie 1939.

ALGER — ALEXANDRIA

Arşiţa de soare nu a încetat o clipă sub cerul senin şi fără un pic de adiere de vânt ; chiar vizitarea oraşului a fost o muncă grea. Aveau dreptate marii şefi de piraţi să-şi părăsească mai în fiecare primăvară cuibul lor vestit şi să nu se mai înapoieze decât toamna. Pe mare tot mai găseau zile răcoroase. Aici în baia Algerului era şi pentru ei căldura sufocantă, deşi erau obişnuiţi cu clima. Este probabil însă că necazul nostru pentru lipsa de vânt nu îi obseda prea mult pe piraţi.

Pentru propulsiunea navelor lor aveau mâna şi chinurile creştinilor. Sadica lor plăcere trebue să fi fost mare, când îl vor fi văzut pe Cavalerul la Valette opintindu-se să mişte rama în ritm cu obidiţii lui tovarăşi.

Ramele galerelor nu mai sunt un chin pentru echipajul lui „Mircea” dacă nu bate vântul ; dar nici mersul cu motorul nu este o plăcere. Când sunt velele întinse este linişte şi susurul de apă în lunecarea navei creiază un ansamblu de note pe care le vrei prelungite cât va dura drumul până în ţară.

Semnele sunt rele. Procentul de aproape 50% realizat în marşul cu vele până la Palma, a fost o economie care s'a consumat în parte prea repede. Meteorul spune că vom trăi încă timpuri de consum din agoniseală, întocmai ca în povestea biblică a vacilor slabe. Trebue însă să pornim la drum, fiindcă s'au sfârşit zilele de staţionare la Alger.

10 August.

La bordul navei cu zorile dimineţei începe şi activitatea.

Se fac pregătiri de plecare. Pentru a se folosi şi ultimele momente ale staţionării, se fac exerciţii de rame cu elevii din bordul liber. Dela 14 h la 16 h s'au ridicat la bord bărcile şi şalupele şi s'au strâns tenziele. In fine la 16 h 45 m se dă la „posturile de plecare”.

Consulul României a fost la bord pentru a ne ura „drum bun” şi a-şi lua „ziua bună”. Pilotul ne însoţeşte până la trecerea printre farurile dela intrarea portului.

Ca o ultimă demonstraţie de simpatie la 17 h 03 m un semnal ridicat la „Amiralitate” ne spune : „călătorie bună”. Se răspunde cu „mulţumim” şi „Mircea” se depărtează încet, încet de fostul port de piraţi al veacurilor XV, XVI şi XVII. La 17 h 19 m maşina este „pe drum”.

Timpul trece pentru o clipă ca gândul fiindcă dela 17 h 27 m ceasul sare la 18 h 27 m. Cartul 16 h — 20 h este vitregit cu o oră.

La 18 h 28 m se ia Da = 33°5, apoi Da=42°. Echipajul este la front şi gornistul sună prelung ruga. Noaptea s'a lăsat întunecoasă şi în bezna ei dinspre Alger luminează farurile : *Caxine* al portului, al câmpului de aviaţie şi *Matifu*. Când „Mircea” este bine eşit din baia Algerului se ia Da = 75°. Farul dela Bengut apare cu puternica lui lumină. De acum suntem pe drumul nostru spre Alexandria.

Vântul a început să bată dela 19 h chiar puternic. Este însă potrivnic mersului cu pânze în drumul nostru fiindcă a ocolit schimbările de drum ale navei şi tot timpul bate din prova. A fost mai întâi dela Est-Nord-Est cu forţa 5-6. Apoi pare că s'a fixat la Est şi la forţa 6.

Motorul lui „Mircea” munceşte din greu ca să ducă nava cu povara ei de catarge şi să învingă şi rezistenţa vântului.

Şi totui nava înaintează dealungul coastei Algeriei spre Est în timp ce farurile din regiunea Algerului dispar rând pe rând în bezna nopţei. Când serviciul se schimbă în miez de noapte, ultimele raze ale farului dela *Cap Matifu* ne trimeteau în pâlpâit proectat pe bolta cerească ultimul salut al celor care ne-au fost gazde primitoare timp de cinci zile. Eram în punctul $\delta = +37°05'$ $\gamma = +3°46'$.

11 August.

Vântul se menţine dela Est tot timpul zilei de 11 August şi forţa lui a variat în scădere dela 4—1. Drumul navei a fost schimbat la 0 h30 m, când „Mircea” era travers Cap Bengur luându-se Da = 90°. In acest cap s'a mers până la 4 h 30 m.

La această oră nava era travers de farul dela *Cap Corbeliu* şi s'a luat Da = 95°. Nu s'a mers în acest cap decât până la 6 h 50 m când s'a luat Da = 85°.

In timpul navigaţiei în aceste drumuri coasta a fost în vedere. Aşa la 4 h 45 m a apărut farul dela *Sigri* şi la 5 h 08 m cel dela *Carbon*. Din acest moment „Mircea” naviga în regiunea băei Bugia, cea vestită prin luptele

piraților lui Aruj. Barbarosa cu Spaniolii lui Ferdinand de Aragon.

Când zorile dimineței au apărut farurile s'au stins.

Era 5 h 25 m și în loc de lumina farurilor se putea releva vârful *Taugutt* și turnurile farurilor *Sigri* și *Carbon,* toate foarte bine vizibile. Prin relevmente continui s'a constatat că nava avea o derivă destul de mare din cauza curentului.

Un fapt care se semnalează pentru prima dată de când navigă „Mircea" este puzderia de vapoare de comerț întâlnită în această regiune. In drum cu noi sau în drumuri contrarii, ele trec întruna pe lângă noi. Este Bulevardul „Mediteranei", după cum se exprimă ofițerii dela bordul navei școală. Trecerea îngustă dela Malta și Pantelaria le călăuzește continuu dela *Capul Bon* spre Est și West.

Pentru facționarii dela prova și pupa este un bun exercițiu în serviciul lor, fiindcă anunță tot timpul apariția acestor vapoare.

La 17 h 16 m Nava Școală „Mircea" trece la travers de farul dela *Bugaroni.* Distanța la far este de 13,4 Mm. Din acest punct se ia Da = 88°.

Echipajul execută un program de gimnastică la diferite aparate, în special la fus și capră.

După programul zilei un atare divertisment se impune.

La 20 h drumul se schimbă din nou și se ia Da = 90°. In acest cap se continuă marșul spre Est tot timpul zilei de 11 August.

Marea calmă și atmosfera liniștită dă impresia unei plimbări pe un lac liniștit și bine adăpostit. Arșița soarelui din timpul zilei a încălzit atâta puntea, că te crezi pe nisipul ferbinte al Saharei.

La 22 h suntem travers farul *cap de Fer* la 12,5 Mm. Și așa defilează rând pe rând prin fața noastră la tribord lumini după lumini ale multelor faruri de pe coasta africană.

Nava se apropie de golful *de Bon,* în care se găsește vestitul orășel *„La Calle"* unde francezii au pus prima lor santinelă în Africa prin înființarea acelui faimos „Bastion de France" de către Marsiliezi, cam pela jumătatea Secolului XVI.

„Navigație cu mașina, marea calmă, vizibilitate bună... punctul prin relevmente la 24 h φ = 37°17'2 λ =+7°32'4.

12 August.

Vântul nici nu adie. Cerul are câțiva nori izolați însă dispar repede. Marea calmă. Căldura zilei încă nu a fost alungată de răcoarea nopții, fiindcă în realitate nici nu este răcoare.

„Mircea" își urmează drumul spre Est în huruitul motorului.

Drumul adevărat este Da = 90°. La 1 h 25 m travers la tribord se ia relevmente la farul *„Cap de Gard".*

Distanța până la far este de 19,5 Mm. După 15 minute dela traversul farului se vine în drum Da = 92°. Alte faruri și alte faruri apar în noaptea înstelată și liniștită. Uneori se văd prin tribord și babord și lumini verzi sau roșii. Nave în drumurile lor comerciale ne trec înainte sau rămân în urmă. Când se îngână ziua cu noaptea farul de pe insula *Galita* apare luminos ca un luceafăr. Este ora 4 h 07 m și la 5 h 10 m se ia Da = 95°.

La 6 h se vine din nou în Da = 92°. Inainte de traversul farului Galita se schimbă drumul și se ia Da=77°; clopotul bate în acest moment trei duble și jumătate în cartul 4 h 8 m. La 7 h 52 m farul Galita la travers babord.

Vântul a început să se mai simtă. Pare totuși foarte lipsit de putere.

La 8 h are direcția Nord și forța a urcat către 2. Coasta defilează prin tribord. Cap *Serat* este la travers la 19 h 15 m și distanța la el este de numai 4.8 Mm. In acest moment se ia Da = 70°.

Atmosfera pare puțin frământată. Când speranțele se măreau în dărnicia vântului, el a încetat. Către 11 h începe să prindă din nou putere.

La 11 h 06 m bate dela Nord-West și a ajuns la forța 2. Nici un moment nu trebue pierdut. Prea de mult timp stau la odihnă pânzele lui „Mircea", se dă imediat la posturile de manevră; huruitul motorului încetează și cât ai clipi din ochi Nava Școală „Mircea" apare ca din legendă sub decorul tuturor velelor. Viteza navei este de 3.6 noduri. Nu este nici jumătate din aceia cu motor, dar este atâta liniște la bord și atâta farmec în tabloul ce îl prezintă înconjurul că clipotul de apă dealungul corpului navei pare un râs de bucurie al tuturor.

Drumul navei se schimbă dela Da = 70° la Da = 68°. Nici în acest cap nu se navigă prea mult fiindcă la 13 h 20 m se ia Da = 60°. Suntem în punctul φ=+ 37°30' λ = + 4°55'.

Barca Nr. 2 se lasă la apă și nava este stopată prin punerea „în pană". Când barca ocupă o bună poziție pentru a se lua diferite fotografii, se începe manevrarea navei pentru a se obține diferite aliuri, care sunt prinse cu obiectivul aparatului de fotografiat.

La 15 h 10 m barca se ridică la grui și „Mircea" își reia drumul cu velele întinse în Da = 94°. Vântul pare însă a slăbi. Vergile sunt brațate la semn. Viteza navei nu depășește peste 3,2 noduri. Uneori velele sunt căzute. Bucuria marșului cu pânze nu a ținut mult. Vapoare de comerț trec repede spre Est și West în raza vizuală a lui „Mircea". Observațiile la farurile *Cani, Roks* și *Bizerta* dau relevmente aproape neschimbate.

Se schimbă drumul în Da = 109° și apoi Da = 107°, dar la orice eforturi de a se merge cu vele, vântul în mod dușmănos își micșorează puterea. La 20 h se dă ordin pentru pregătirea motorului. „De unde nu este nici Dumnezeu nu dă".

Peste douăzeci de minute pânzele lui „Mircea" sunt din nou strânse pe vergi și catarge. Motorul se pune „încet înainte" și la 20 h 30 m este pe drum.

Nu se știe pentru cât timp huruitul lui va strica iar liniștea înconjurului.

Noaptea se lasă tot mai neagră și mai neagră; farul de la *Capul Bon* apare cu splendoare de lumină aruncată peste întinsul apei. Din eclaturile lui se desprinde sub forma unei amintiri o frază care la 509 înainte de Christos spunea „între Romani și aliații lor de o parte și cartaginezii și aliații lor de altă parte, va fi pace cu condiția ca nici romanii, nici aliații lor să nu navige în jos de Capul Bon decât numai atunci când vor fi constrânși de furtună sau de un inamic".

Când „Mircea" este prins sub aceste raze de lumină, vântul de abia adie, marea este calmă, mașina merge cu 160 rotații pentru a da navei o viteză medie de 8,5 noduri, cerul este senin și miile de stele sunt ca jocurile de artificii prin arboradă și greement. Miezul nopței chiamă facționarii la schimb, nava își schimbă drumul luând Da = 110°, farul dela cap Bon își încrucișează lumina cu razele farului dela *Zembretta* și punctul navei determinat cu cele două faruri este φ = + 37° 16' λ = + 10°49'3.

(va urma)

In aspectele Mării şi din viaţa marinarilor pe întinsul apelor

de Contr'amiral
C. NEGRU

BUSOLA

Veacuri nenumărate marinarul a fost aproape legat de coastă, a cărei vedere îi dădea siguranţa în navigaţie, dar care era în acelaş timp şi un izvor de pericole. El nu se putea depărta cu desăvârşire din vederea coastei, chiar după ce a învăţat să-şi ducă drumul în timpul nopţii după stele, întrucât nu avea siguranţa pe nopţile fără stele şi pe zilele închise. Navigaţia în acele timpuri nu se putea face decât în unele anotimpuri; aşa, în Mediterana navigaţia înceta aproape de tot dela Noembrie la Februarie, abia, dacă marinari îndrăzneţi se repezeau dela un cap la altul al coastei şi asta dela Răsărit la Apus. Aceste condiţii impuse navigaţiei de natură chiar, nu s'au schimbat decât către secolul al 12-lea când marinarul a găsit un punct fix după care să se orienteze în fiecare moment şi pe orice vreme. Antichitatea cunoştea propietatea ce avea magnetul de a atrage fierul, dar n'a ştiut să profite de această observaţie. Abia în prima jumătate a secolului al 13-lea, Cardinalul *Jacques Vittry* scria: „magnetul care se găseşte în India atrage fierul printr'o putere ocultă; şi un ac de fier după ce stă în contact cu magnetul, se întoarce către steaua polară, şi de aceia acul acesta e foarte necesar celor care navigă pe mare". Chinejii, al căror spirit subtil, pătrunzător, a întrevăzut principiul atâtor descoperiri fără să adâncească însă aceste invenţiuni, cunoşteau din cele mai vechi timpuri întrebuinţarea acului magnetic şi chiar deviaţia lui le era cunoscută. Şi e fără îndoială că în Europa, din China a venit întrebuinţarea busolei, ori prin vre'unul din acei mulţi călători din secolul al 13-lea, ori prin Tătari, sau prin Arabi. Intr'o carte arabă din 1242 „Comoara neguţătorilor" se găseşte: căpitanii care călătoresc în Marea Indiei, au un fel de peşte de fier subţire şi scobit. Când îl pui pe apă el pluteşte şi cu capul şi coada lui arată direcţia Nordului şi a Sudului". Iar la inceputul secolului al 14-lea marinarii celor două Sicilii montează magnetul pe un pivot şi avem astfel busola, sau roza vânturilor împărţită în 32 romburi. Opiniunea azi în favoare e că arabii sunt propagatorii acestei mari descoperiri, şi chiar se fixează data când s'au făcut primele încercări de navigare cu busola în Mediterana, cam pe timpul cruciadei a II-a, 1147-1149. Până la întrebuinţarea busolei marinarul nu avea nici un reper fix decât steaua polară, tramontana a italienilor, adică tra-montana — dincolo de munţi — steaua care străluceşte dincolo de munţi. Poporul chiar a păstrat aducerea aminte a marei încurcături în care se găsea marinarul când nu mai vede steaua polară, de aceia a şi rămas zicătoarea că un om care se rătăceşte, care îşi pierde capul, se zice că şi-a pierdut tramontana. In secolul al 14-lea busola perfecţionată îndeajuns devine pentru marinari un agent de emancipare; ea e cheia care îi deschide drumurile mărilor; mulţumită busolei marinarul poate să-şi permită orice îndrăzneală, să rupă astfel, fără frică de a se rătăci, orice legătură care îl ţine aproape de coastă. Să taie cu prova navei nesfârşitul mărilor, în care ochiul nu găseşte nimic care să-l asigure încotro merge. In cutia şubredă, asupra căreia pilotul ţine ochiul fixat necontenit, acolo este secretul drumului, siguranţa că ajunge acolo unde are de gând, acolo în cutia mică a busolei e principiul care face pe om stăpânul destinului lui, cu toată întunecimea nopţilor şi orbirea ceţurilor.

După *J. de Crozals*.

ODISEEA UNOR NAUFRAGIAŢI CARI, CU DOUĂ SĂBII RUGINITE, CA ARME DE LUPTĂ PUN PUN STĂPÂNIRE PE MAI MULTE CORĂBII

A doua zi după armistiţiul dela Vaucelles din 5 Februarie 1556, între Enric al II-lea şi Carol Quintu, căpitanul Mesmin plecă din la Rochelle cu un vas de război şi o corabie mai mică, cu 150 oameni echipaj. Prima ispravă le-a fost capturarea, în drum, a unui spaniol de un tonaj mai mare ca toată escadrila lor; când, într'o noapte, la 3 leghe (16—17 km.) de insulele Bermude, corabia cu toate pânzele întinse, se lovi de o stâncă şi se sparse. Avertizat de pericol printr'o lovitură de tun, Mesmin se depărtă la larg aşteptând să se facă ziuă. Dimineaţa, o scenă sinistră se prezenta ochilor: ciucuri de naufragiaţi agăţaţi de parâmele corăbiei, se ţineau ca spânzuraţi pe flancurile navei într'o situaţie de plâns. Mesmin nu se emoţionă, întruni ofiţerii lui în consiliu şi după ce chibzuiră, hotărîră, că întrucât proviziile erau neîndestulătoare pentru toţi şi n'ajung până la întoarcerea în Franţa, să întindă pânzele şi să se depărteze, părăsindu-i. Nenorociţii naufragiaţi însă nu pierdură curajul, pe două plute ce-şi construiră cum putură, ajunseră în una din insulele Bermude. Insula era nelocuită. Din pâsla pălăriilor lor naufragiaţii îşi făcură tâlpi la încălţăminte, întrucât ghimpii localităţii îi înţepau prin sandale, făcându-le mersul imposibil; iar pe focurile ce aprindeau noaptea în bivuacul lor sub arbori, păsări mari cât berzele, atrase de para luminoasă, cădeau pe jăratec, ca fluturii atraşi de lumina lămpilor, şi roua care se depunea noaptea pe foile palmierilor le potolea setea. Pe această insulă nelocuită îşi construiră ei o barcă de 10 tone, pe care se îmbarcară cei 42 în viaţă. Şeful de echipaj, pilotul şi un marinar din Poitevin, fură condamnaţi, prin judecată în regulă, să fie părăsiţi în insulă, aplicându-li-se legea talionului, pentrucă făcuseră complotul să plece numai ei trei, cu corabia construită de ei, şi să-i părăsească pe ceilalţi pe insulă. Aventurierii se îmbarcară pe astă „Arcă a lui Noe". Având ca provizie numai carne de broască ţestoasă uscată la soare, păsări fripte, un butoi cu apă, şi două săbii ruginite ca armament. Să ajungi în Franţa cu o astfel de barcă era foarte îndrăzneţ şi totuşi încercară punând capul pe insulele Antile, la 300 leghe depărtare, peste 1600 km. După trei săptămâni văzură insula Mona şi în apropiere o mică corabie de 12 tone al cărui echipaj atacat se refugiă la uscat. Făcându-se stăpâni pe corabie ei plecară spre San-Domingo, şi în rada Monte-Cristo

marinarii unei corăbii portugheze încărcată cu sare şi atacată de ei, nu putură să li se opuie, aşa că naufragiaţii pun stăpânire pe corabia portugheză, corabie de o construcţie mult mai robustă şi în stare să înfrunte traversarea oceanului. Nu le lipsea decât un pilot, şi norocul le veni şi aci în ajutor, căci pilotul portughez se oferi el cu gând să-şi răscumpere corabia în paguba altcuiva. Intr'adevăr, în vederea insulei Leògane portughezul le arătă o navă de 160 tone bine echipată şi armată ca un vas de război. Aventurierii în număr de 39 nu erau oameni să se dea înapoi dela un nou atac care le-ar fi adus o pradă mai bună, era chestie de viaţa lor. Atacară corabia, şi sub o ploaie de lovituri din partea navei adverse, cu cele două săbii ruginite trase din teacă, abordează corabia spaniolă, se urcă la bord, şi când erau pe puntea superioară la atac, fapt curios, inamicul dispăruse; fără să aştepte lupta corp la corp spaniolii de pe corabie s'au aruncat toţi în mare; aşa că fără pierderi se fac stăpâni pe corabie cu care îşi continuă drumul. După doi ani dela plecarea lor, şi după ce fuseseră şterşi dintre cei vii, naufragiaţii se reîntorc în La Rochelle şi încă îmbogăţiţi.

După *Charles de la Ronciere*

POEZIA VELELOR

Nu regret corabia cu pânze; ar fi cum mi-ar părea rău după diligenţa cu cai faţă de iuţeala şi înlesnirea liniei ferate, şi totuşi, nu pot să nu constat că navigaţia cu vele dădea marinarului o mai deplină satisfacţie, emoţiuni mai puternice, îl făcea să guste mai mult poezia mării. In vremea vasului cu vele toţi: Stat Major şi echipaj luau parte la manevra vasului, se interesau de navigaţie, şi toţi dela bord adăugau la sfârşitul cu bine al călătoriei. Marinarii se distingeau în gabieri şi marinari de punte; gabierii, invidiaţi de ceilalţi, formau aristocraţia echipajului, dar o aristoraţie câştigată după o lungă navigare, cu îndemânare, cu practică, cu sânge rece şi curaj. Şi ce întrecere şi între gabieri sus în arboradă: cine lucrează mai repede şi mai bine. Intre ofiţeri aceiaşi emulaţie, cine manevrează cu mai mare precizie şi eleganţă, şi care preţueşte cu mai mare pricepere starea mării, direcţia şi forţa vântului, a valurilor şi a curenţilor, precizia observaţiilor de soare şi calculul lor cu mai mare exactitate. Comandantul şi el avea o mare satisfacţie când îşi lua răspunderea comenzii în cazuri grele, când de experienţa lui depindea salvarea navei; ori când conducea el însuşi o splendidă manevră de intrare în port, în admiraţia vaselor străine care priveau; şi cum putea ofiţerul de cart să-şi arate mai bine bucuria, decât când comanda „Mola bulinele", atunci când vântul permitea să-ţi iei drumul normal, după ce ai navigat zile întregi cu vântul strâns, adică de bulină. Şi cum poţi azi să simţi aceiaşi emoţie pe care o aveai atunci când cu o manevră îndrăzneaţă, la care toţi erau părtaşi, scăpai vasul dintr'o situaţie grea. Şi câtă poezie în acele zori lungi şi liniştite de dimineaţă, ori în cele aşteptate cu îngrijorare. Câtă poezie în acele apusuri liniştite, ori în cele ameninţătoare. Azi, toate au dispărut; marinarii sunt toţi la fel; dorinţa lor e să fie fochişti, pe nici unul nu-l mai interesează navigaţia, afară de unele excepţii printre timonieri. Ofiţerii şi ei s'au dat la alte studii şi pe puntea de comandă sunt toţi egali. Comandanţii şi ei, rar mai iau direcţia manevrei de intrare ori de ieşire dintr'un port, care prezintă oarecare greutate, greutate care se învinge uşor cu puţină promptitudine şi cunoaştere cât de cât a navei ce comandă. Azi, elicea cu rotaţiile ei nivelează totul, şi poezia zorilor şi a apusurilor, înegrind-o cu fundul căr-

bunilor. Cum aşi putea să uit acele nopţi cu lună plină, dela tropice, când corabia se îndreaptă către nordul răcoros, uşor legănată de vântul călduţ al alizeelor îmbălsămate de parfumul algelor marine?

Totul era linişte la bord, şi eu în acea singurătate, între mare şi cer, copleşit de frumuseţea naturii, sburam cu mintea, fie la pământul patriei şi la casa părintească, în care atâtea evenimente fericite se trăesc şi altele triste se perindă şi la care mă aştept cu îngrijorare; ori mă gândeam la pământul tânăr al Americii, plin de viaţă şi de nădejdi, pe care nu-l voi mai revedea niciodată. Şi în scârţâiala corvetei, în şueratul uşor al vântului în arboradă şi în clocotul valurilor mi se părea că aud vocea aceleia care îmi cântase ultima oară armonioasa şi melancolica cantonetă „O dolce Napole".

După *Luigi Graffagni Contra-amiral*

UN EROU

Cunoaşteţi pe marinarul De Angellis? Nu. Cine e? Un simplu marinar. Ei bine! Ce faptă mare a făcut? Nici una. E cu toate astea un erou? Da, este. Câte vase austriace a dat la fund? Nici unul. Poate că a făcut un morman de cadavre inamice. Nu, probabil că n'a tras un glonţ de puşcă tot timpul războiului. Ei, atunci? Să vezi. Când micul torpilor italian care avea însărcinarea să forţeze barajele din Pola era gata să plece din baza lui navală, comandantul expediţiei îşi adună echipajul, ca să le facă ultimele recomandări şi adause. După ce vom trece estacada dela intrarea bazei navale inamice din Canalul Fasana, şi vom fi dincolo de ea, îmi trebuie ca unul din voi să se scoboare într'o barcă şi să rămâie, din toată inima, toată noaptea, singur, în punctul unde îl voi debarca. Dacă voi reuşi să mă întorc, am mare nevoie să recunosc trecerea şi să găsesc cu tot întunericul, punctul exact de trecere. Care din voi e hotărît să îndeplinească acest serviciu de santinelă cu sorţi de moarte, să-şi aducă aminte că are de împlinit trei consemne, dela care nu trebuie să se abată: 1. Să nu se mişte din loc; 2. Să nu strige chiar pentru a cere ajutor; 3. Să nu dea vre'un foc de aramă în nici un caz. De altfel omul care va fi lăsat cu barca nu va avea cu el nici o armă de foc; îi voi da numai un cuţit şi un felinar de semnale, cu care îmi va face semnalele de orientare, când de departe va vedea, în întuneric, conturul torpilorului. Ochii deschişi, inima tare, sânge rece şi pe deasupra tăcerea cea mai mare. Cine se simte în stare să rămâie cu barca? Se oferiră mulţi marinari, între care şi De Angelis care fu ales. Cu aste instrucţiuni date, mica expediţie se puse în marş. In toiul nopţii trecu de insula Brioni, care se profila în întuneric. Pe o altă insuliţă se văzu o lumină albă sclipitoare. Un far; iar către intrarea Fasana se zări în depărtare, jos la apă, un corp mic negru. Un torpilor poate. Maşinile noastre fură oprite. Numai biciuitul mării şi bătăile inimei se auzeau în acel întuneric tăcut, plin de ameninţări şi de mister. Farul se aprindea şi se întuneca aruncând parcă o privire bănuitoare, ca dintr'o pleoapă amăgitoare. Comenzile se dau în şoapte ca o rugăciune: „Inainte", „încet", „atenţiune mare la prova".Torpilorul inamic care părea că se pune deacurmezişul expediţiei, deschide un dialog de silabe luminoase cu o staţiune, sau cu un alt vas, pe care nu-l vedeam... Să fi fost oare descoperiţi? Cine ştie. „Stop"!.. Vasul continuă totuşi să înainteze, până ce viteza se stinse, încet, încet, şi orice pliciuit de apă încetă. Tensiunea nervoasă însă se măreşte, printr'o ascuţire a vederei şi a auzului, cercetarea e migăloasă şi răbdătoare, aşteptarea fără sfârşit. Nici o larmă de nicăeri, torpi-

lorul inamic a încetat vorbirea prin semnale luminoase şi s'a pus în mişcare într'o direcţie opusă, fără grabă, fără nici o bănuială, se depărtează lăsând în urmă o dâră de fum. Se mai zăreşte cum intră în întuneric către Pola şi încet, încet, se confundă cu silueta coastei. Farul, ochi de ciclop somnoros, îşi continuă ritmul lui de lumini scurte şi de pauze lungi, ca un spectator indiferent şi liniştit. Nici o bănuială. Putem îndrăzni.....

— „Inainte foarte încet"... După o oră suntem la estacadă. Un moment de oprire. Nici dela coastă, nici dela insule nici un semnal, nimic alarmant. Unul din torpiloare încalecă estacada care se afundă sub greutatea provei, celălalt se devotează probei primejdioase şi înaintează, se apropie de obstacolul de sub apă cu precauţiune, aşa că nările s'ar zice că sunt nişte ochi căscaţi. Il trece?... L'a trecut. Atenţiune şi grijă la pupa, la elice, să nu se prindă în parâma de oţel. Au trecut şi elicele. Marinarii se uită la ofiţerii lor, nici unul nu poate să strige ura, pentru această primă izbândă. Mica navă italiană, prima care taie apele inviolabile din Pola e dincolo de estacadă, e înăuntru, în casa inamică, în inima marei fortăreţe navale adverse. Bărcile care au însoţit torpilorul la estacadă se întorc repede, tăcute, grăbite către larg. Vom aştepta în larg camarazii rămaşi singuri în acel cerc al morţii, până se întorc, dacă s'ar întoarce. Torpilorul abandonat îndrăznelii şi destinului lui, dă la apă mica barcă cu marinarul De Angelis. Barca se leagă la una din parâmele estacadei. Torpilorul se depărtează pe tăcute către interiorul golfului Fasana, dispare în noapte, numai e decât un punct nedefinit în obscuritatea difuză, apoi dispare de tot. De Angelis se uită de jur împrejur, i se pare că vede şi aude ameninţări şi curse din toate părţile acoperite de tăcere şi de tenebre. E singur. Cum nu l-au descoperit santinelele barajului? De Angelis se face mic în fundul bărcii ca să fie cât mai nevăzut. Nu se vede deasupra copastiei bărcii decât fruntea lui încreţită şi doi ochi ficşi care cercetează peste tot. Scoate cuţitul şi ca să-l aibă gata îl ţine între dinţi. In mână strânge felinarul de semnale, rază de lumină, care la momentul oportun va arăta drumul către ieşirea din acest labirint a celor urmăriţi, a celor muribunzi poate, ori poate a nici unora. Dar De Angelis nu tremură, nu se mişcă. Aşteaptă. Cât? Ore? secole? Sau o eternitate?

*

O eternitate care a avut sfârşit, căci un proector inamic luminà, săgetà cerul cu o fâşie de lumină; un altul după el se puse să răscolească norii cu îngrijorare; alte lumini apărură pe colinele din depărtare. Din fundul canalului Fasana, încă în întuneric, căci zorile de Noembrie sunt cam leneşe şi târzii, venea totuşi către barca nemişcată un freamăt de apă despicată de prova unei nave cu iuţeală. De Angelis arătă deasupra copastiei felinarul şi începu să facă cu el semnalul. Rumoarea apei nu putea fi decât dela torpilorul care se întorcea; fără îndoială camarazii vedeau semnalul lui şi se grăbeau să se apropie. O lovitură de tun în depărtare, o salvă de baterie, proectoarele inamice se aprindeau şi se închideau, aruncând fâşii luminoase în sus, în jos, la dreapta, la stânga, în chip nervos. Se vedea bine ce căutau şi nu ştiau unde să caute. Profilul torpilorului italian se deslipi în cele din urmă din adâncul posomorât al nopţii. Se mări. Fila cu toată viteza. Se apropie. Micşorează viteza. Opreşte maşina, se îndreaptă către barcă şi o acostează.

— De Angelis. Nu te mai îngriji de barcă, las-o. Marinarul ca un Teranova sări în mare, se apucă de o parâmă, se căţără pe prova torpilorului, care din nou cu precauţiune înainta către trecătoarea de ieşire. Estacada fu trecută. De Angelis se apropie de Comandantul Goisan şi îl salută. Nu spuse nimic, avea încă cuţitul între dinţi.

— Bun, îi spuse Comandantul, dar nu se putea ocupa mai mult de el. Loviturile artileriei inamice, după ce au brăzdat cerul, începură a exploda în mare; chiar şi fâşiile de lumină ale proectoarelor luminau marea prin apropiere. Toată forţa şi torpilorul uşurat de cele două torpile ce fuseseră lansate, se depărta cu iuţeală de insulele care păzesc porţile bazei navale inamice; pe când barca goală a lui De Angelis continua să se legene de valuri în apropiere de estacadă, şi pe care fâşiile de lumină, a cinci proectoare o lumina cu o straşnică încăpăţânare, ţintă minusculă şi batjocoritoare a unei zadarnice furtuni de lovituri de artilerie.

După *Maffio Maffi*

CEL DINTAI EXPLORATOR SPRE POLUL SUD MAGELAN

Născut la Porto, sau la Villa — De-Sabrora (Tras-os Montes) — către 1470, mort la 1521, debută prin a face în Indii, la vârsta de 20 ani, un voiaj lung în cursul căruia împiedică o conspiraţie la Malaca, contra portughezilor, apoi servi în Africa până la 1512. Nu există viaţă mai agitată ca a lui Magelan: lupte, navigaţie în necunoscut şi depărtări, fugă şi procese, naufragiu, asasinat nereuşit şi în cele din urmă moartea între barbari. Se războeşte în Africa, se bate în Indii, se însoară la Malaezi, oameni bravi şi feroci, cu care el se asemăna foarte mult. Cât timp stă în Africa Magelan se îmbogăţeşte cu toate cunoştiinţele ce-şi prepara pentru marea lui expediţie, încercarea de a ajunge în insulele Moluşte, unde piperul, muscada, scorţişoara, cuişoarele etc., formează bogăţia insulelor din Nordul Australiei, şi pe care le poate avea chiar dela sursă, şi deci mult mai eftine decât le putea avea aduse din India Occidentală. Preţul mai eftin al acestor aromate a fost dar cceace i-a inspirat acest voiaj, care poate fi considerat cel mai eroic din câte s'au făcut pe suprafaţa pământului. Rău tratat, din cauza intrigilor ce domneau în acest timp în Portugalia, la Curtea Regelui, Magelan trece în Spania, unde Carol Quintu, Impărat al Germaniei şi Rege al Spaniei (1500—1558) îi pune la dispoziţie cinci corăbii; dar Regele neavând destulă încredere în acest portughez refugiat, îi impune în expediţie un asociat Castilian. In aceste condiţii pleacă Magelan între două pericole: reaua voinţă castiliană şi răzbunarea portugheză, care căuta să-l asasineze. Nu mult după plecare Magelan avu o revoltă la bord, în care el desfăşura un eroism nestăpânit şi barbar. Puse în fiare pe asociatul Castilian, ucise cu pumnalul, sugrumă şi jupui de vii pe revoltaţi şi se proclamă singurul şef. Şi peste toate astea făcu şi naufragiu în care pierdu şi parte din nävi. Când echipajul lui mai văzu şi aspectul înspăimântător al Coastei Americii de Sud, Ţara de foc, pământuri dezolate, nu mai voiră să-l urmeze. Intr'adevăr, aceste insule smulse din continentul Americii de Sud de violentele convulsiuni ale scoarţei pământului şi ale nenumăraţilor vulcani într'o fierbere furioasă şi printr'o răcire bruscă au înfăţişarea unui turment de granit, cu: piscuri ascuţite, escavaţiuni grozave, bursuflări îngrozitoare, dinţi enormi, cu colţi nenumăraţi, masse enorme de lavă şi bazalt topit şi răcit; toate albite de o zăpadă lugubră. In faţa acestor pământuri toţi erau sătui la bord; singur el, Magelan, zicea mereu: „Inainte", şi căutând în toate părţile, băgându-se printre sutele de insule vulcanice, reuşi să dea într'o mare fără sfârşit care fiind liniştită în ziua aceia, primi numele

Marea ca isvor de inspiraţie în poezia română

de Comandor N. CRISTESCU

(Sfârşit)

Inchipuindu-ne că din nou am pornit la drum, iată ne-a şi apărut în faţă un edificiu monumental, un fel de „sgârie-nori“ american, cu atât de multe etaje şi cu atât de multe încăperi, încât cu drept cuvânt poate fi definit un labirint. El reprezintă opera de multiple genuri — istoric, didactic, sociologic, dramatic, poetic, politic, etc. — a marelui nostru cărturar, Profesorul Nicolae Iorga.

La data când s'a ţinut această conferinţă proprietarul era încă în viaţă şi dacă vizita noastră ar fi avut loc acum câţiva ani, l'am fi găsit într'o funcţiune cu totul marinărească: se afla la cârma corăbiei Statului, unde i-se cerea să fie foarte atent şi îndemânatec, deoarece corabia era prinsă într'o mare furtună de criză economică.

Urcând cu un ascensor modern zecile de etaje ale acestui „zgârie-nori“, iată-ne ajunşi la mansarda, atât de scump evocatoare, pentru toţi scriitorii, a timpurilor de tinereţe, sărăcie, iluzii şi nebăgare de seamă. Ei bine, în această mansardă a monumentalei opere a Profesorului Nicolae Iorga, vom descoperi 11 marine originale [1]) şi 2 traduceri [2]).

[1]) Originale: „In Veneţia“ — „Se 'nalţă stânci“ — „Pe mare“ — „Furtuna“ — „Amfitrita“ — „Răsărit de soare“ — „Pastel antic“ — „Marina“ — „Luminos boltă senină“ — „Marea“ şi „Sirenele“.

[2]) Traduceri: „Femeia dela mare“ (Rudyord Kipling) şi „Sonet“ (Giosue Carducci).

Să reproducem mai jos măcar două din ele:

FURTUNA

Plângând se frânge valul de stâncile golite,
Muşcând din piatra roşă, şi-adâncul tot înghite
Fărâme sângerate şi ţăndări de granit.

Austrul mână apa c'un şuier ascuţit,
Şi veşnic alte unde cu creştetul de spume
S'asvârl spre ţerm, în noapte, fugari fără de nume.

Trec nori greoi pe ceruri, cu-aripă de'ntuneric,
Zvârlind din fugă fulger. Subt focul cel feeric
Se văd pe mal departe colibe de pescari,

Şi o pasăre pierdută, cu ţipetele-i rari,
Mai svârle-o notă tristă în vuietul furtunii,
In plânsetul de valuri, în urletul genunii.

MARINA

Se'ntorc pescarii în spre sat;
Pe ţărmu'n neguri cufundat
Lucesc luminile lor rare,
Scântei pierind în depărtare.
Şi ceru-i sur, greoi de nori,
In noaptea plină de fiori
Tânguitorul val se bate
De-a stâncilor singurătate.

Şi s'aud glasuri răsunând,
Vre-un cântec trist din când în când;
Din vârf de munţi un clopot lin
Revarsă glas de jale plin,
Iar goelandul solitar,
Stăpânul valului amar,
De vântul mărilor trezit,
Boceşte'n cuibu-i de granit.

Intunecat e tot şi mut:
Din cerul aprig şi tăcut
Pe ape fără de sfârşit
Se cerne ploaia liniştit.
Incremenite toate par
De somnul blând al morţii — doar
Tânguitorul val se bate
De-a stâncilor singurătate.

Prezenţa de poezii inspirate de mare, în variata şi vasta operă a Profesorului Nicolae Iorga, nu mi-aşi putea-o explica decât tot prin noţiunile de *balneism* sau *nomadism* (călătoria pe mare).

Profesorul Nicolae Iorga a călătorit şi el foarte mult şi a fost pus deseori în situaţiunea de-a lua contact cu marea şi a cădea astfel în mrejele incantaţiei ce o produce această seducătoare.

Părăsind cu regret şi cu puternică admiraţie monumentalul edificiu în care am făcut acest fugitiv popas, să ne urmăm drumul mai departe.

Am mai putea bate la vre-o altă poartă a trecutului nostru poetic? Am mai putea găsi ceeace căutăm în opera vreunui alt poet dispărut? Am convingerea că nu.

---

mele de: Pacifică, nume ce a rămas până azi Oceanului Pacific. După o navigaţie de 110 zile abordă în Philipine la 16 Martie 1521 unde spaniolii fură primiţi bine, cu bunăvoinţă şi unde convertiră la catolicism pe Regele lor Zebu, care fu recunoscut ca vasal al Regelui Spaniei şi pe care Magelan l-a susţinut într'un război contra unor triburi vecine, în care Magelan îşi găsi moartea. Patru vase din expediţie pieriră şi ele, singur „Victoria“ rămase pe apă numai cu 13 marinari, dar cu norocul de a fi avut între ei pe marele pilot, intrepidul basc Sebastian del Cano, care s'a întors singur în 1521, fiind astfel primul muritor care a făcut înconjurul pământului.

*

Acest fapt a fost şi este de o măreţie rară, căci omenirea era astfel sigură de aci înainte, că pământul este rotund. Această minune, cum că apa mărilor întinsă uniform pe sfera pământească cu care ea aderă, fiind astfel ca lipită de pământ, era demonstrată. Prin această expediţie fu cunoscut Oceanul Pacific, acest mare şi misterios laborator, în care natura elaborează din plin viaţa, creiază lumi şi continente noi, prin insulele de mărgean, care ani de ani apar din apă, în Pacificul din Nordul Australiei. Descoperire imensă nu numai în ordine materială, dar şi morală, căci are de efect a însuti îndrăzneala omului, lansându-l într'o altă mare intreprindere pe oceanul ştiinţelor, în sforţarea îndrăzneaţă şi fecundă fără sfârşit.

După *Michelet*

La edificiile literare către care ne vom îndrepta paşii de aici înainte, vom găsi pe proprietari în viaţă şi uneori vom avea cinstea de-a fi primiţi şi îndrumaţi chiar de dânşii.

Iată acum în faţa noastră o clădire ciudată: are trei pereţi, fiecare cu câte trei ferestre, cu câte trei ochiuri; trei uşi, fiecare cu câte trei mânere şi trei chei; în fine ori ce am vrea să numărăm la această locuinţă dăm peste proorocitorul număr trei.

Ea reprezintă opera poetică a d-lui Ion Minulescu.

Proprietarul este aşa cum se descrie singur:

Eu sunt o'nperechere de straniu
Şi comun
De ciurări de clopot
Şi frământări de clape;
In suflet port tristeţea planetelor ce-apun
Şi'n cântece, tumultul căderilor de ape.

Să intrăm puţin şi în această ciudată, dar mult simpatică, clădire, deoarece în salonul intitulat „De vorbă cu mine însumi" vom găsi 4 marine simboliste [3]), iar în salonul intitulat „Romanţe pentru mai târziu", vom găsi deasemenea încă patru [4]).

Să reproducem două din ele, întrucât se citesc uşor şi cu plăcere. Muzicalitatea şi armonia specifică poeziei simboliste ne va face să trecem cu vederea unele situaţiuni când ne va fi greu să înţelegem ceva.

SOSESC CORĂBIILE

Sosesc corăbiile,
Vino,
Să le vedem cum intră'n port —
Să le vedem cum obosite de-atâta luptă cu furtuna,
Îşi lasă ancorele grele, să cadă una câte una,
Aşa cum fiecare par'că şi-ar îngropà câte un mort!...

Sosesc cu pânzele umflate,
Ca nişte sânuri de femeie
Pe care-o buză pătimaşe le-a'nvineţit de sărutări
Şi par'că-aduc cu ele'ntreaga splendoare-a vechilor [serbări
In cinstea lui Neptun.
Temutul stăpân al mărilor Egee.

Şi-apoi cum vin misterioase ca nişte Sfinxi purtaţi de [Mare
Şi intră'n port triumfătoare ca cei ce luptă şi învinq;
Par nişte magi bătrâni ce poartă secretul vrăjilor ce [sting
Făclia vieţilor muncite de visul vieţii viitoare.

ROMANŢA CELOR TREI CORĂBII

Porniră cele trei corăbii...
Spre care ţărm le-o duce vântul?...
Ce porturi tainice,
Ascunse cercetătoarelor priviri,
Le vor vedeà sosind mânate de dorul tristei pribegiri?
Ce valuri nemiloase,
Mâine,
Le vor deschide'n drum mormântul?...
Porniră cele trei corăbii purtând în pântecele lor
Grămezi de aur,
Chihlimbare,
Smaralde verzi
Şi-opale blonde;

Iar sus pe bord,
Tristeţea-acelor romanţe veşnic vagabonde,
Cântate,
Azi, în drum spre Poluri,
Iar mâine'n drum spre-Equator!...

Porniră cele trei corăbii...
Şi-abià se mai zăresc —
Se'ngroapă
In golul zărilor pătate de violetul înserării;
Iar albul pânzelor întinse,
In cenuşiul depărtării
Zideşte trei mauzoleuri în care dorm cei duşi pe apă.

Porniră cele trei corăbii...
Şi'n urma lor rămase portul
Mai trist ca muntele Golgotei *însângerat de-un asfinţit*
Şi'n urma lor,
Pe cheiul umed,
Un singur albatros rănit
Mai stă de pază
Ca Maria
Venită să-şi vegheze mortul!...

Subtilul poet, d-l I. Gr. Perieţeanu, având ocazia să călătorească deseori pe mare, şi-a lăsat şi el sensibilitatea înrâurită din plin de această seducătoare, care este Marea.

In placheta intitulată „Escale", atât de frumos tipărită de Institutul „Luceafărul", sunt foarte multe sonete în care Marea — cu tot farmecul şi trainicia ei, aproape de veşnicie — e prinsă în imagini şi colorit de maestru.

Să exemplificăm, reproducând două din ele:

MAREA NEAGRĂ

Făptura-mi sufletească îşi are, ca veşmânt,
Hlamida-ţi, făurită din stropi de nestemate,
Cu largile-i chenare de spume'nvolburate,
Şi faldurile-i grele, ce fâlfâie în vânt.

In ea mi'nvălui gândul, s'ascult al tău cuvânt,
Cum, molcom, se resfiră, în şoapte nuanţate,
Sau sdrumică povestea-i pe coastele'nfricate,
De-apururi nestatornic şi fără crezământ.

Când crivăţul sălbatec, podoaba ţi-o sfâşie,
Şi umedele-i sdrenţe plutesc în vijelie,
O mantie supremă din ele'mi înădesc.

Dar noaptea, 'n clar de lună, când, plină de orgoliu,
Iţi legeni goliciunea sub farmecul ceresc,
Hamacul tău de unde îmi pare un linţoliu.

MEDUZELE

Aspect bizar al faunei marine:
Dulci flăcări de opaiţ ireal;
Reflexe, vagi, de soare estival,
Pe rafturile-acvaticei vitrine.

„Lalique"-uri irizate, opaline,
Sculptate în cleştarul unui val.
Rozalbe umbreluţe de cristal,
Urzite în fluidele uzine.

Palpită'n trupul gingaş şi hibrid
Misterele meleagului lichid
Şi lumea fabuloaselor gorgone;

Iar năvile, în orele pustii,
Uitând povara miilor de tone,
Râvnesc la flota-stol... de umbre vii!

---

[3]) „Spre ţările enigme" — „Romanţa Yachturilor" — „Romanţa muzicii" şi „Cânta un matelot".

[4]) „Insula" — „Sosesc corăbiile" — „Romanţa celor trei copii" şi „Romanţa celor trei galere".

N'ar fi oare nimerit ca, în scopul ce ne-am propus, să ne îndrumăm și spre vre-unul din porturile noastre maritime?

Cred că da și iată de ce:

Când cineva are ocazia ca, în fiece zi, în ori ce anotimp, să privească cu nesaț imensitatea nestatornică a mării; când are ocazia ca zi și noapte să asculte variatele ei melodii, începând de la cântarea cea mai duioasă până la cea mai sălbatecă simfonie, este imposibil ca sensibilitatea să nu-i fie puternic înrâurită.

Suprapuse în suflet zi de zi aceste senzații vizuale și auditive cauzate de mare, vor pătrunde cu timpul în subconștient și vor face ca marea să înrâurească puternic inspirația poetică.

In această privilegiată situație se găsesc doi distinși poeți ai Constanței: d-l avocat Al. Gherghel, vechiu colaborator al revistei „Viața Nouă" și d-l Profesor Grigore Sălceanu.

Cum amândoi trăesc de mult timp în Constanța, era foarte natural ca marea să constitue pentru ei un izvor de inspirație cu mult deosebit de acela ce îl constitue pentru alți poeți, ce iau legătură cu marea numai ocazional și fugitiv.

Pentru exemplificare, redau mai jos:

SONETE

Mânia lui Xerxes.

Pe țărm întunecata vijelie
Năprasnic își deslănțue turbarea,
Și'n clocote spumoase fierbe marea.
Doar luna, 'nfiptă ca'ntr'o panoplie,

Pe ceru'n zdrențe, luminează zarea.
Din negurile vremii-un mit învie,
Și Xerxes, cu regeasca lui mânie
Privește, 'nvins o clipă, depărtarea

Spre care uriașele-i trireme
Stau gata'n zorii zilei să pornească.
Apoi dă trâmbițelor glas, să cheme

Oștirile-i setoase de victorie,
Cu vergi bătrâna mare s-o lovească:
— De ce'l oprește'n drumul lui spre glorie?...

Al. Gherghel

NOAPTE LA CONSTANȚA

Pe străzile pustii, pe țărm și mare
Scoboară'ncet a nopței majestate,
Și ca 'ntr'un vis, diforme și ciudate
Oștiri de umbre vin din depărtare.

In port, la dane, vasele'nșirate,
Sub slabele lumini de felinare
Își oglindesc conturele bizare
In adâncimi de ape nemișcate.

E-odihnă peste tot. Și somn. Și pace,
Și miilor de stele obosite
Azurul zării'n leagăn se preface.

Doar, de pe punțile nedeslușite,
Curg glasuri stinse de chemări deșarte,
Spre alte țărmuri, alte nopți... departe!

Al. Gherghel

MUNCĂ IN PORT

In port: o zi de muncă și sudoare.
Oștiri încovoiate sub povară,
In strigătele de îndem și-ocară
Găsesc cu truda lor, o sărbătoare.

Și vinciurile fac prin aer scară
Grămezilor de avuții din soare,
Iar oboseala, — o clipă dacă doare,
Nădejdea — o schimbă'n încordare, iară.

Mai colo'n atelierele'negrite
De fum și ani, ciocanele vrăjite
Isbesc cu zgomot surd în nicovale:
Un jazz păgân, pe țărm și mare, cântă
Și peste tot, aceiași muncă sfântă
Spre biruință își croește cale!...

Al. Gherghel

PE INTUNERIC LUCRĂTORII

Pe întuneric lucrătorii trec pâlcuri, pâlcuri către port,
Trezind sub pașii lor asfaltul orașului tăcut și mort.
Prelungi, sălbatice și crude fluerături asurzitoare,
Sbucnesc din sutele de coșuri de fabrici, trenuri și [vapoare;

Apoi se sting ca printr'un farmec sub bolta cerului [profund,
Doar depărtatele ecouri de pretutindeni le răspund...
Se luminează răsăritul; iar marea ca din somn tresare...
Și în pustiul gol s'aruncă acum o margine de soare;
Și crește... iată-l jumătate... s'aprinde... stă o clipă'n loc.

Și mii de crețuri face marea în roata-i roșie de foc.
E ziua. Portul e'n mișcare. Vapoarele se duc și vin,
Și cheiurile gem de lume și aerul de fum e plin.
Ciocanele isbesc puternic de parcă cheiu'ntreg se darmă.

Prin vuetul de macarale străbat semnale de alarmă.
Și călătorii vin și pleacă spre alte țărmuri depărtate,
Și fiecare își urmează pe mările înfuriate.
Un țel, o tainică chemare, un gând suprem, un ideal,
Și'n fiecare suflet crește nădejdea caldă ca un val.

Grigore Sălceanu

NOAPTE PONTICĂ

Jilțul în flacăra focului, rumenă floare te-arată;
Vezi pe ferestre cum vine de-a valma o mare'nspumată;
Fumegă nourii, scântee negura, apele sună,
Mările tremură, taie pustiile stâfii de lună.

Lunecă năvile, fluieră, spintecă apele mării
Și cataracte de valuri s'aruncă, se'nvolbură, tună,
Vâjâie, spumegă, șuieră, fâșâie'n noaptea pierzării,
Glasul pescarilor, toate s'amestecă, fierb în furtună.

Rupe odgoanele, sgâlțâie pânzele muntele spumii...
Par'că s'apropie ceasul potopului, stingerea lumii.
Cheiul de marmură spulberă apele până la ceruri.
Scârțâie frânghia, punțile scârțâie prinse de geruri.
Brațele umbrelor aprig se'nlănțuie'n vifor de ape.
Urlă sirenele și depărtările'n muget răspund,
Farul s'aprinde în negura zărilor fără de fund,
Focul se zdrumecă, noaptea ne'nvăluie; vino aproape!

Grigore Sălceanu

Intriga rusească la strâmtorile Mării Negre

de **Lt. Ionescu D. Gion**

I. Interesul României la Marea captivă.

Cercetând harta Europei, găseşti în partea de Sud-Est o pată albastră ca o uriaşă pungă gâtuită de strâmtorile Bosfor şi Dardanele, curbată uşor şi alungită spre Est. După părerea geografilor, întinderea ei ar fi de aproximativ 450.000 km. p. cu adâncimi ajungând până la 2200 m. în jumătatea sa de Sud şi cu curenţi curioşi : unul de concentraţie salină, pe fund, dinspre Marmara şi altul invers la suprafaţă. Această întindere de ape este Marea Neagră.

Unul din darurile pe cari Dumnezeu le-a făcut neamului românesc este aşezarea acestui neam la gurile Dunării şi în vecinătatea imediată a mării. Numai că vitregia vremurilor ne-a făcut să înţelegem însemnătatea acestui dar abia de vreo sută de ani. Căci marea reprezintă o bogăţie nesecată pe care noi n'am valorificat-o îndeajuns.

Coasta românească, *fiind orientată direct spre Est,* atrage în staţiunile sale balneo-climatice o mulţime de vizitatori sezonişti în lunile de vară. Sunt centre cari se desvoltă numai datorită băilor de mare sau nomol. Aşa se poate cita: Budachi, Bugaz, Burnas, Jibrieni, Mamaia, Tekirghiol, Carmen-Sylva, Mangalia, etc. Coasta noastră atrage încă mulţi sportivi, turişti şi oameni de ştiinţă din întreaga lume, cari cercetează numeroasele cetăţi istorice, frumuseţile deltei, curiozităţile coastei precum şi fauna şi flora marină.

Bogăţii intrinsece aşteaptă să fie puse în valoare. Din lacurile coastei s'ar putea scoate zeci de mii de vagoane de sare, aşa cum de curând se scoteau până la 5000 vagoane sare anual numai din lacurile Alibei şi Sahan, sare pe care ,,ciumacii" ruşi o cărau cu căruţele în îndepărtatele stepe ale Rusiei. Având ape de o pronunţată concentraţiune, din Marea Neagră s'ar putea extrage mari cantităţi de săruri medicinale şi industriale. Plantele marine din ordinul algelor, s'ar putea exploata pentru îngrăşămintele solului, pentru tapiţerie şi extragerea produselor medicamentoase.

Mari cantităţi de peşte (scrumbii, crap, calcan, guvizi, etc.) se pot pescui în apele mării. Numai în faţa portului Constanţa se prinde peste 1.500.000 kg. peşte anual. Dacă pescuitul în larg ar fi cunoscut şi practicat de pescarii noştri, s'ar putea scoate tot în regiunea Constanţei mai mult de 5.000.000 kg. anual. Un bun pentru care Statul nu a luat până în prezent măsuri de exploatare, este delfinul care are multiple produse. Din untura lui se extrag uleiuri pentru industria pielii şi harnaşamentului, ca şi uleiuri medicinale. Carnea poate fi industrializată, cu folos, sub formă de conserve, după cum pielea este foarte căutată în marochinărie. Până şi resturile se întrebuinţează ca îngrăşământ al solului.

Dar cea mai mare bogăţie ce o oferă din plin marea, este calea de comunicaţie şi transport deschisă comerţului nostru de mare tonaj. Dacă majoritatea produselor noastre petrolifere, miniere, agricole şi forestiere se grămădesc în porturile dunărene şi maritime pentru comerţul sau schimbul cu străinătatea, acest fenomen este numai o consecinţă a atracţiei spre calea eftină şi lesnicioasă a mării. De aceea, eforturi considerabile s'au făcut în trecutul nostru apropiat, pentru creearea a două linii maritime necesare transportului de mărfuri şi călători : una spre Orient, până în Egipt ; alta prin Mediterana, către Rotterdam. Din aceste puncte terminus, produsele noastre sunt chemate către alte colţuri îndepărtate ale globului, folosind calea altor ape. Aşa s'a ajuns la marele adevăr geografic că un popor este mare numai când are deschisă şi poate exploata calea maritimă. Tot deaceea d-l profesor Mehedinţi consideră Marea Neagră ca o poartă a vieţii româneşti deschisă spre mările şi oceanele globului.

O singură piedică se opune însă suflului nostru de desvoltare economică în acest sens, aşa cum se opune oricărei ţări riverane. Această piedică o formează regimul strâmtorilor Bosfor şi Dardanele. Libertatea de navigaţie în aceste puncte obligate ale pasagiului maritim

---

PESCĂRUŞII

Bătută de-o mare 'n furtună,
Se vaetă coasta de lut
Şi marea se umflă şi tună
Şi muşcă din trupul lui mut.

Işi vaetă vântul pe valuri
Vârtejul durerii adânci,
S'avântă talazul pe brânci,
Se caţără aprig pe maluri,
Se sparge sălbatec de stânci.

Iar lespedea fumegă aburi
Şi valul se duce la fund,
Deavalma cu pietre, cu prund
Şi vâjâie spuma pe jgheaburi.

Şi'n vreme ce valul şi vântul
Şi lutul mugind se frământă,
Urmându-şi spre ceruri avântul,
Plutind într'o linişte sfântă.

Un stol de argint, ca un vis
Prin negrul văzduh se'nfiripă
Şi, viu fremătând din aripă,
Rotesc pescăruşi peste-abis.

Grigore Sălceanu

In cercetarea făcută, n'am înţeles să conduc pe cititor peste tot, acolo unde s'ar fi putut găsi — aruncată într'un ungher, sau pusă la loc de cinste — una, sau chiar câteva poezii cu caracter marin.

Am înţeles să-l conduc numai acolo unde am putut să găsim un ciclu, o colecţie, făcându-ne astfel să căpătăm convingerea că marea a înrâurit întrucâtva opera poetică a autorului respectiv; că marinele ce le conţine îşi au o justificare şi că nu se găsesc — aşa cum vedem prin unele gospodării — ca nişte obiecte rătăcite, ce n'au nici o potrivealâ cu celelalte dimprejurul lor.

Prezenţa de aşa zise poezii marine, ce le putem întâlni în număr de una, două, sau trei, prin recentele volume de poezii, face aceiaşi impresie ca şi rătăcirea de unele bibelouri, sau alte obiecte marinăreşti, prin casele unora ce n'au nimic comun cu marea.

Comandor, *Nicolae T. Cristescu*

ar aduce desvoltarea pacinică și naturală a economiei întregului bazin. Dar există neamuri hrăpărețe cari tind să stăpânească strâmtorile pentru a paraliza economia riveranilor în folosul exclusiv al lor, așa cum astăzi U. R. S. S. caută aceasta. Din cauza grijilor create forurilor noastre politico-diplomatice, s'a zis pe drept că adevăratele guri ale Dunării sunt strâmtorile Mării Negre.

II. Mare liberum.

Ca să se evidențieze mai bine lupta ce s'a desfășurat dealungul veacurilor pentru stăpânirea strâmtorilor ca și sforțările mereu disperate ale Rușilor în acest scop, este necesară o scurtă incursiune în istoria acestor meleaguri.

Primele date asupra vieții în bazinul Pontului Euxin le avem din epoca străveche și întunecată a mitologiei. Se crede că deschiderea Mării Marmara se datorește lui Hercules, iar uneia dintre strâmtori cei vechi îi ziceau Helespont dela personagul mitologic Helles. Dar cea mai frumoasă legendă care explică, pare-se, chiar o activitate economică în această parte, este aceea a Argonauților și lânei de aur.

Istoria economică reală începe însă pentru Marea Neagră odată cu expansiunea greacă. Porniți din numeroasele lor insule sărace, Grecii au fost nevoiți să caute aiurea o viață mai ușoară. Mediul marin i-a învățat de timpuriu arta navigației și a comerțului. Astfel s'au răspândit în Asia Mică și pe coastele Mării Negre, unde au construit Sinope și Trapezunt, pe coasta Asiei Mici, iar pe coasta noastră Odessos, Maurocastros, Istros, Tomis, Callatis, Tirsis-Acra, Bysone, Dionisopolis, Crania, etc.

Peste viața înfloritoare grecească s'a suprapus epoca romană, imediat după Christos. Pe vechile cetăți grecești, Romanii au ridicat altele noi, sau le-au îmbunătățit pe cele existente. Odată cu decăderea și scindarea imperiului Roman, umbra se așterne în bazinul Mării Negre. O sclipire economică este adusă de viața Imperiului Bizantin, dar alături cu începutul prăbușirii acestui imperiu, de mare fast și cultură, cetățile genoveze readuc aici lumina și comerțul lor. Deci pentru Evul Mediu este caracteristic pe țărmurile mării noastre comerțul cetăților italiene : Pisa și Genua. Fără a se stingheri în trecerea corăbiilor la strâmtori, aceste cetăți, se întreceau în reînvierea vechilor contoare grecești. In Crimeea ele au clădit Caffa, iar la limanul Nistrului, Cetatea-Albă.

Trebuiește subliniat că în toată această lungă perioadă, care ține până către a doua jumătate a secolului XIII-lea, navigația a fost liberă, atât pe mare cât și la strâmtori. Cu alte cuvinte, marea era liberă și la îndemâna oricui voia să se folosească de navigația pe ea. Nici o putere, niciun stat, nu stingherea activitatea sau navigația. Dacă țărmurile mării suferiseră dese prefaceri politice, totuși viața economică, din această parte, n'a cunoscut decât o lungă perioadă de înflorire. Situația aceasta a durat până la pășirea Turcilor în Europa.

III. Mare clausum.

Ridicați sub egida tribului seleucizilor, Turcii s'au întins în toată Asia Mică la sfârșitul sec. XII-lea. Ei pun piciorul în Europa, pentru prima oară la 1211, când pătrund în peninsula Galipoli. Dar aici, ei s'au întins către Nord, cucerind pe rând Tracia, Bulgaria, Dobrogea și Muntenia, concomitent cu o acțiune prin Caucaz, în urma căreia Crimeea cade la 1389.

Imperiul bizantin este cu totul șters la 1453, când cade Constantinopolul și istoria lumii începe așa zisul ev modern. Ultimele rezistențe la mare au fost cetățile românești Chilia și Cetatea-Albă, cari cad la 1488. Dela această dată, Marea Neagră este un imens lac turcesc. Tot de atunci însă, țărișoarele noastre, ridicate sub acțiunea basarabilor și mușatinilor, intră într'o epocă de regres politic și economic. Dealtfel, oridecâteori activitatea la gurile Dunării și pe Marea Neagră a fost cenzurată de o putere cu însușiri hrăpărețe de atâtea ori pentru noi găsim în istorie o epocă de decădere.

La început, cetățile genoveze au continuat activitatea lor. Dar când ambele țărmuri ale strâmtorilor au căzut în mâna Turcilor, aceștia au încheiat tratate de comerț, când cu una, când cu alta dintre cetăți, stârnind invidia și discordia dintre ele. Până la urmă navigația a fost oprită prin strâmtori de către Turci la 1694. De atunci și până astăzi, regimul de mare închisă stăruiește cu unele modificări, datorită intervenției marilor puteri.

Dar pe cenușa imperiului otoman, al cărui declin începe cu bătălia dela Mohaci, 1529, se ridică o lume barbară, mai hrăpăreață, din părțile Răsăritului : Rușii. Ei au trăit până în veacul IX-lea desbinați în triburi care se dușmăneau. Un trib de normanzi, Varegii, supune sub Ruric mai multe triburi slave, pe care le unește creind primul stat rusesc, cu capitala Novgorod. Cu încetul, alte triburi sunt cucerite și capitala a fost mutată la Kiev. Incă din aceste vremuri pofta Rușilor căuta Bizanțul. Ei au prădat deseori imperiul bizantin, fie pe uscat, fie pe mare.

Ca o pornire atavică, gândul strâmtorilor și al Constantinopolului a obsedat pe conducătorii ruși până azi, așa că numeroase și sângeroase războaie s'au deslănțuit având la bază această cauză. Au fost îngenunchiați o vreme de către Tătari, dar din sec. XV-lea, Rușii s'au întins mereu ca o pecingine în toate cele patru puncte cardinale. In ce privește Marea Neagră, ei anexează Azovul la 1699 sub Petru-cel- Mare. La 1768 flota turcească este distrusă de cea rusească la Cesme în Marea Egee. Rămânând singură în Marea Neagră, Ecaterina II-a obține, prin pacea dela Cuciuc-Cainargi, în 1774, libera navigație pe mare pentru Ruși. Până atunci, numai vasele turcești puteau naviga în Marea Neagră. Tot Ecaterina II-a reușește să anexeze în 1792, la vastul său imperiu, coasta mării până la Nistru.

La 1812 ajung să ne răpească Basarabia. Din cauza abuzului ce a întronat la gurile Dunării și pe mare, marile puteri au fost silite la 1828, prin pacea dela Adrianopol, să oblige expres pe Ruși la libertatea navigației pe Dunăre și mare, pentru toate statele.

Nu numai că stipulațiunea din pact n'a fost respectată, dar diplomații ruși cereau lumii strâmtorile. Din cauza aceasta puterile europene s'au coalizat și în urma războiului Crimeei, când trupele rusești au fost distruse, prin pacea dela Paris 1856, se înlătură stăpânirea egoistă rusească dela gurile Dunării, realipindu-se la Moldova cele trei județe din sudul Basarabiei. Tot atunci se stipulează înlăturarea flotelor militare, dezarmându-se vasele armate și demontându-se șantierele militare. Baza rusească dela Nicolaevsk a fost ridicată. Este ceeace se cunoaște în dreptul internațional sub numele de neutralizarea Mării Negre.

După 1877, când Rușii ajung sub zidurile Constantinopolului, ei revin la Dunăre prin pacea dela Berlin. Visul lor făcea mereu progres în realizare.

Este de accentuat că timpul dela 1700—1853, Țările Românești au fost acelea cari au suferit mai mult de pe urma tendințelor de expansiune rusească spre strâmtori.

Căci toate războaiele dintre Ruși și Turci, aduse sub pretextul ocrotirii ortodoxiei, se traduceau pentru noi cu ocupația rusească drept garanție în satisfacerea obligațiunilor turcești, iar uneori erau transformate chiar în teatrul lor de război. Negreșit că toate aceste pendulări slave au dus la ruina noastră economică, politică și socială, ceiace explică lipsa de progres, în care ne găsește sec. XIX-lea.

IV. Starea actuală.

După războiul mondial, statele europene au găsit cu cale să creeze un organ internațional, sub grija căruia navigația pașnică să fie accesibilă oricărui stat prin strâmtori. Așa s'au demilitarizat și dezarmat strâmtorile, iar navigația a început a fi condusă și controlată de către Comisia Europeană a strâmtorilor. Cu excepția taxelor prea mari ce se încasau, regimul instituit astfel, convenea tuturor puterilor. Numai U. R. S. S. a căutat de atunci să răstoarne regimul în favoarea sa. In primul plan cincinal când industria grea sovietică și-a pus bazele, au fost mărite și utilate marile porturi și șantiere militare dela Batum, Sevastopol, Nicolaevsk și mai ales cel din cetatea întărită a Odesei. O flotă, mult prea puternică față de toate celelalte flote din bazin la un loc, a fost creată. Bolșevicii pregăteau astfel invadarea lumii civilizate și cu acest teribil instrument al flotei.

Toate statele riverane erau periclitate, dar Turcia îndeosebi. Deaceea diplomația turcă, ajutată de cea românească și franceză, s'a ridicat, cerând măsuri de siguranță la strâmtori. Era natural, deoarece comisia strâmtorilor nu dispunea de o flotă și fortificații proprii cu cari să facă respectat regimul instaurat prin convenția dela Lausanne. Chiar sovietele au sprijinit acțiunea diplomatică turcească de atunci, pentru a face pe Turci să renunțe la revendicările din Caucaz. In urma acestei activități diplomatice, s'a ajuns la convențiunea dela Montreux din 1934. Comisia strâmtorilor a fost desființată, iar pe vechile și temutele fortificații începute pe vremea lui Baiazid I-iu și adăugate sau modernizate continuu, Turcii și-au instalat cele mai noi mijloace de stăvilire a oricărei încercări de forțare a strâmtorilor. Zona din jur a fost remilitarizată, iar flotele de război nu pot ieși sau intra în Marea Neagră decât cu voia Turciei și cu avizul marilor puteri. Vasele de comerț cari după regulile internaționale nu au nimic comun cu războiul pot trece sub controlul turcesc.

Dar hidra judeo-comunistă nu-și epuizase mijloacele de intrigă și oportunism. In toamna anului 1939 apare înțelegerea germano-sovietică, înțelegere care spulberase orice cunoștințe de politică internațională prin diametralitatea ideologică care diferențiа Marele Reich de U. R. S. S. Era un pact care revoluționase toată lumea diplomatică. Cu ocazia războiului polonez, U. R. S. S. și-a arătat însă cavalerismul de putere contractantă, căci odată cu îngenuncherea armatelor poloneze, ea a ocupat jumătate din Polonia, fără ca pactul să fi prevăzut aceasta. Reichul, care era ocupat cu războiul din Vest, nu a reacționat. Din contră a stabilit limita intereselor sale în această parte dar prevăzător al conflictului cu bolșevicii, și-a adunat toată populația germană din zona așa ziselor interese rusești.

Stalin, supranumit și „țarul roșu", împreună cu Molotov și întregul său aparat diplomatic, năzuiau la întinderea raiului bolșevic, având ca argument numeroasele trupe instruite și dotate cu cel mai modern material de război. Exploatând faptul că Germania era ocupată cu lupta pe alte teatre de război, în 1940, trupele roșii au pătruns în țările baltice și Basarabia. Gurile Dunării erau iarăși amenințate.

Nici cu aceasta nu se mulțumeau însă. Căci la ultima călătorie făcută de Molotov la Berlin, s'a cerut Führerului părerile asupra pretențiunilor sovietice de a ocupa România, Bulgaria și strâmtorile. Marele conducător al Germaniei naționaliste s'a opus la aceasta în mod categoric. Nu înțelegea să-și calce promisiunea făcută României de a-i garanta frontierele. Cât despre strâmtori, a ceda pretențiunilor sovietice înseamnă ca Reichul să fi pierdut prin Turcia unul din cei mai loiali aliați și prieteni.

Deaceea numeroasele armate bolșevice, masate de mult timp la frontiera dinspre Vest, pregăteau în luna Iunie 1941, dispozitivul ofensiv. Intreaga Europă era amenințată. Lumea aștepta deslănțuirea acestei încordări uriașe. Civilizația europeană a fost salvată însă prin trăsnetul cu care vitezele și încercatele armate germane s'au năpustit în iureșul contra bolșevismului, având alături pe aliații săi, Italia, România, Finlanda și Slovacia. Corpuri de voluntari din toate statele europene, au plecat să lupte alături de salvatorii civilizației.

Este dela sine înțeles că astăzi, întreaga activitate economică este suspendată în bazinul Mării Negre, din cauza războiului antibolșevic.

Deși presată aproape pe ¾ din lungimea frontierelor sale de către Englezi și bolșevici, Turcia nu a cedat până acum tendințelor lor nedrepte. Prăbușirea definitivă a bandelor bolșevice sub lovitura oțelită a vitezelor armate germane și aliate, va aduce și alianța militară a Turciei în grupul Axei. Dealtfel, transformarea Turciei într'un stat totalitar și naționalist, sub marele reformator Attaturk o apropie și ideologic de Axă.

Când pacea își va întinde aripile binefăcătoare peste durerile actualului război, România are dreptul și speranța unei înfloritoare vieți economice, spre această fereastră a mărilor și oceanelor: Marea Neagră.

ASUPRA DVS.!...

... a lucrărilor Dvs. și a preocupărilor Dvs. se publică adesea în cele 120.000 ziare și reviste din lumea întreagă articole și notițe care vă sunt absolut necesare. Dacă doriți să aveți aceste articole și notițe prețioase, ca și instituțiile din străinătate și din capitala țării noastre, adresați-vă și Dvs. agenției

„SERVICIUL GAZETELOR"

Directori: AUREL M. ALICU și EM. SAMOILĂ

Bucureșli I, — Str. Sf. Constantin 24 — Telefon 3-16-15

care vă dă cu plăcere orice lămurire suplimentară și vă face — la cerere — și probe gratuite

Ocuparea Islandei de către forţele Americane

de C-dor IOAN TĂNASE

II.

TĂPÂNIREA asupra lumei prin ajutorul aurului se nărue ca o casă făcută din cărţi de joc. Deci trebue luptat ca această metodă să nu reuşească. Europa în care a început să crească această idee trebue stăpânită şi silită să se plece socotelilor americane. Şi care este mijlocul cel mai uşor ? Natural mijlocul întrebuinţat de Anglia: blocarea Europei. Europa trebue oprită de a-şi putea aduce ce-i trebuie din alte continente dacă nu are aprobarea Americei. Şi dacă se încăpăţânează să se mulţumească cu ce poate să producă ea, — şi forţele morale şi intelectuale precum şi geniul inventiv al Europei s'au dovedit la înălţime — va trebui silită prin forţă. Insă pentru aceasta va fi nevoie de poziţiuni strategice. Speranţa că tovarăşa roşie va putea scoate castanele din foc pentru America a început să se spulbere din cauza reuşitei luptei începută de întreaga Europă contra fratelui de sânge roşu. Aşa dar trebue păşit la luptă dar tot în ascuns. Poporul american simte primejdia că dacă va intra în horă va putea să piardă şi ce a câştigat acum, deci trebuie împins pe furiş în război.

Astfel la 7 Iulie 1941 telegramele din New-York şi Washington vestesc lumei întregi că Islanda a fost ocupată în acea zi de trupe navale americane.

Preşedintele Roosevelt în mesajul adresat Congresului american spune :

„Trupele navale americane au misiunea *de a complecta* sau *în-„locui* forţele britanice.

„Statele Unite nu pot admite ocuparea de către Reich a unor „puncte strategice ce ar putea servi drept baze aeriene sau na-„vale pentru un eventual atac contra emisferei occidentale. *Pentru „moment* Statele Unite nu intenţionează să modifice suveranita-„tea acestor teritorii. Ocuparea germană a acestor insule ar fi „de natură să compromită *aprovizionarea regulată a Angliei cu „material de război.*

„In calitate de comandant suprem al armatei, am dat deci flo-„tei consemnul de a face tot ceea ce este necesar *pentru a se ga-„ranta securitatea drumurilor de comunicaţie între Islanda şi Sta-„tele Unite ca şi comunicaţia între Statele Unite şi toate celelalte „puncte strategice.*

„Intr'un mesaj adresat preşedintelui consiliului Islandei am de-„clarat că trupele americane nu vor interveni în nici un fel în „afacerile interne ale ţărei şi că ele vor fi rechemate imediat ce „criza va fi trecut. Guvernul islandez îşi va păstra deplina sa su-„veranitate".

Din însuşi mesajul preşedintelui Statelor Unite se vede că :

America are de gând să pună stăpânire pe puncte strategice şi să garanteze siguranţa comunicaţiilor pe mare cu aceste puncte strategice.

Anglia nu este în stare să păstreze şi să asigure legătura pe apă între America şi Islanda.

America la caz de nevoie va apăra şi drumul Islanda-Anglia.

America are de gând să ocupe şi alte poziţiuni strategice afară de Islanda şi să le apere legăturile pe apă cu America.

Deocamdată — „pentru moment, glăsuieşte mesajul preşedintelui Statele Unite, nu intenţioenază să modifice suveranitatea acestor teritorii" — mai târziu însă se poate să puie stăpânire temeinică pe aceste teritorii.

Trupele americane au misiunea de a complecta sau înlocui forţele britanice. Deci eu, America, uşurez Anglia dându-i putinţa să-şi retragă forţele din Islanda pentru a le folosi în altă parte contra potrivnicului ei — Germania — şi la caz de nevoie aceste trupe ale mele să-i sară în ajutor.

America a luat pe mare asupra ei serviciul de etape, adică de aprovizionare cu cele trebuincioase războiului ale forţelor engleze.

Prin ocuparea Islandei şi ordinul dat flotei de a face tot ceea ce este necesar pentru a asigura legăturile maritime cu această insulă şi toate celelalte puncte strategice, America intră de fapt pe faţă în războiu pentru că forţele sale au pătruns în zona de război şi se vor întâmpla fapte de arme între ele şi forţele aeronavale germane, declaraţia de război a Americei va fi îndreptăţită în ochii poporului american. Conducătorii americani par a avea mari opuneri din partea poporului pentru intrarea în război şi caută prin toate mijloacele pricini cari ar putea să înlesnească aprobarea.

Cari sunt celelalte puncte startegice ? Voci din America le numesc : Dakar, Insulele Azore, Insulele Capului Verde, Irlanda, Scoţia şi acum în urmă Spania şi Portugalia.

Dacă privim pe o hartă a oceanului Atlantic pe care sunt trecute drumurile maritime *), vom vedea : o foarte largă cale ce merge din gura canalului Mânecei şi canalului Bristol spre coasta Americei de Nord. Aceasta este calea de legătură a Europei industriale cu U. S. A. Din ea se resfiră câteva ramuri mai mici ce se îndreptată spre America Centrală. Apoi o cale ce porneşte de pe coastele Americei de Sud şi se îndreaptă tot spre Europa. Prin dreptul insulelor Capului Verde, această cale se desface în două braţe. Unul se îndreaptă printre insulele Azore şi insulele Madeira spre canalul Mânecei, iar celălalt trecând printre insulele Canare şi insulele Madeira intră prin strâmtoarea Gibraltar în marea Mediterană. A treia cale maritimă este calea Africei, formată din unirea în capătul de miazăzi a Africei a drumurilor Australiei şi cel de coasta de răsărit a Africei. Aceasta se ridică în sus îndreptându-se spre insulele Capului Verde. Mai la miazăzi de Dakar se uneşte cu drumul ce merge dealungul coastei Africei de apus ce se prelinge dealungul malurilor golfului Guineea. Astfel mărită calea Africei trece printre Dakar şi insulele Capului Verde pentru ca în dreptul insulelor Canare să se despartă în două ramuri : una pentru Mediterană şi alta pentru Europa de miazănoapte. Vedem deci că toate aceste trei mari drumuri oceanice ale Europei pot foarte uşor fi tăiate de forţe aeronavale ce s'ar sprijini pe puncte de sprijin aflate în Dakar, insulele Capul Verde, insulele Canare, insulele Azore şi Madeira. Insemnătatea strategică pentru sugrumarea pe ocean a aprovizionării Europei o poate pricepe şi un copil. Insemnătatea strategică maritimă a Spaniei şi Portugaliei este covârşitoare, pentrucă din această poziţiune strategică se poate stăpâni şi tăia oricând foarte uşor toate cele trei căi pe apă ale Europei.

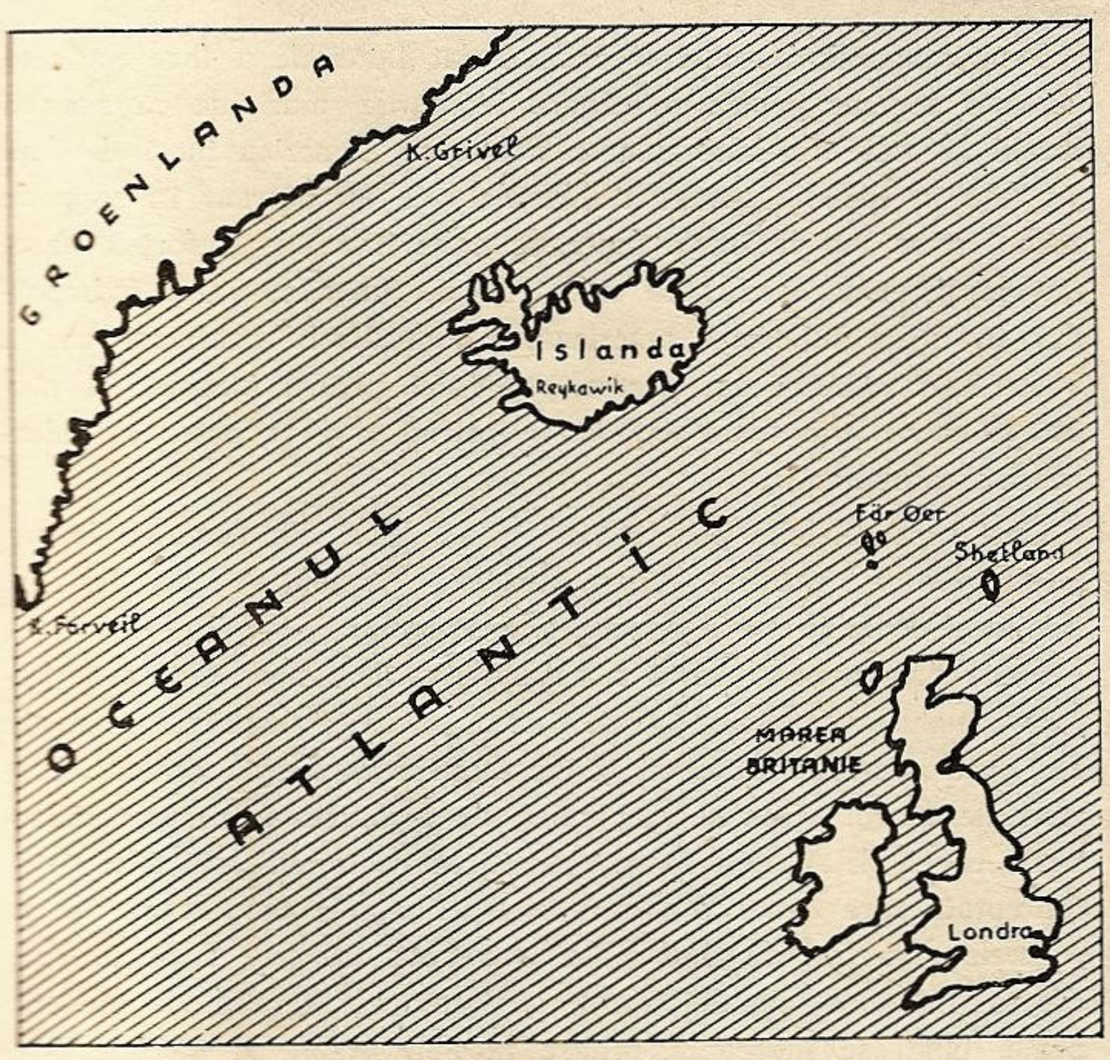
Sunt aceste poziţiuni strategice aşa de trebuincioase apărării

America a luat pe mare asupra ei serviciul de etape, adică de moarte pentru ea ?

---

*) A se vedea numărul trecut.

bândit poziţiuni strategice înaintate în oceanul Atlantic pentru apărarea depărtată a coastelor. Insulele din gruparea Antilelor (Indiile Vestice), fac un fel de cap de pod — pentru a folosi un termen al armatei de uscat, — în jurul canalului de Panama, această legătură foarte însemnată pentru America între oceanul Atlantic şi Oceanul Pacific. Apoi insulele Bermude, această sentinelă mult înaintată în oceanul Atlantic spre Europa, sunt acuma tot în mâna Americanilor. Lanţul se încheie cu punctele de sprijin de pe coasta Canadei şi insulele Newfoundland. Aşa dar America folosindu-se de strâmtorarea Angliei şi-a asigurat acele poziţiuni strategice aeronavale din oceanul Atlantic care formează apărarea defensivă înaintată a teritorului nord american. Prin stăpânirea lor chiar numai sub formă de împrumut America a înlăturat putinţa ca un atacator oarecare să pună mâna pe ele şi de acolo să o poată lovi cu sorţi de isbândă. Drumurile maritime spre Europa nu i le opreşte nimeni afară de tovarăşa sa Anglia. Europa i-ar fi recunoscătoare dacă America ar folosi puterea şi trecerea sa pe lângă Anglia pentru a-şi păstra libertatea legăturilor pe apă ale ei şi ale Americei de Sud cu continentul vechi. Deci nici din punct de vedere al comerţului maritim atât America de Nord cât



Situaţia strategică a insulei Islanda.

8156/H

şi cea de Sud nu au să se teamă de Europa, chiar de Germania şi Italia. Dacă în adevăr America ar voi cinstit să lupte pentru libertatea navigaţiei pe mare, atunci locul ei nu este alături de Anglia ci în tabăra opusă sau în cel mai rău caz ar fi de partea Europei înfometată şi împovărată de atâtea nevoi. Ţările Americei de Sud se înăbuşe în produsele pământurilor lor, duc sărăcia cu toate că au hambare pline şi sunt nevoite să arunce pradă flăcărilor ceea ce ar putea să trimeată pe bani buni în Europa ca răsplata meritată a muncei braţelor lor. Ca să poată trăi ele sunt nevoite să se împrumute la băncile iankee. Deşi bogaţi în produse ei trebue să se lege de mâini şi de picioare cu frâul de aur al cămătăriei şi să-şi plece supus grumazul sub jugul unchiului Sam. Deci interesele Americei şi de Nord şi de Sud nu sunt primejduite. U. S. A. s'a lepădat de bună voie în folosul prietenului său John Bull de comerţul peste mare cu Europa şi a aprobat să fie sugrumat şi cel al Americei de Sud. Neavând acum legături comerciale cu Europa, nu poate să spună că interesele americane sunt ameninţate. Poate fi amenajat ceva ce este în fiinţă, nu ceva ce nu există. Chiar şi Don Quijote dela Mancha s'a luptat cu ceva. S'a luptat cu morile de vânt, dar nu cu neantul

Aşa dar America nu are nevoie de poziţiunile strategice Islanda, Azore, Dakar, Insulele Capului Verde, Spania şi Portugalia pentru apărarea sa şi a intereselor sale. Pentru America ele sunt poziţiuni strategice ofensive. Defensive ele sunt pentru Europa.

Ocuparea Islandei, Scoţiei şi Irlandei de forţe americane poate să însemne că englezii nu se simt în stare să facă faţă cu propriile puteri invaziei germane şi atunci au cerut să aibă ajutorul american în imediată apropiere.

Din punct de vedere etic micile popoare încrezătoare în vorbele frumoase trâmbiţate de marile popoare s'ar fi aşteptat ca America, marea republică ce se mândreşte cu statuia Libertăţii ce priveşte peste ocean spre Europa, ca cea mai puternică ţară neutră, să fie apărătoarea libertăţilor şi drepturilor lor. Faptele şi gândurile republicei yankee par a fi uitat de etica geniului uman, găsind că mai bună este judecata din fabulă a dulăului faţă de căţel: „Noi fraţii tăi, potae". Popoarele mici nu au decât să şi-o cresteze la răbojul istoriei şi când le-o veni bine să o scoată la iveală.

Mai este însă ceva care pare a fi amenintat. Acest ceva nu îndrăzneşte să-l spună pe faţă. Este gândul şi dorinţa ascunsă de a stăpâni lumea. Cel mai puternic imperiu este pe punctul de a cădea. Celelalte state europene sunt slăbite şi acum a sosit clipa pentru a pune mâna pe poziţiuni strategice ofensive în vederea atacului contra Europei. Dacă nu se prinde clipa priincioasă, dorinţa de a stăpâni lumea este ameninţată să nu se mai poată îndeplini. Iată deci ce ameninţare pluteşte deasupra capului Americei.

Dacă ne aruncăm privirea şi în celălalt ocean vom vedea că:

America are mari şi însemnate legături comerciale cu Asia şi în special cu China. Acolo poporul japonez a început să-şi ceară drepturile. Dar poporul japonez singur, înflăcărat de naţionalism, poate fi răpus repede, mai cu deosebire dacă mai dă o mână de ajutor şi fratele roşu, de nu va fi ajutat cel puţin moral de către Europa. Şi pentru aceasta va fi nevoie de poziţiuni strategice. Honolulu şi Filipinele sunt cam departe de inima Japoniei şi pumnalul aruncat din depărtare s'ar putea să nu nimerească. Kamciatka şi mai cu osebire Wladivostokul sunt minunate. Cu ele şi cu Singapoore, unde în chip de ajutor dat Angliei s'a pus un picior puternic, se va putea mânui uşor hăţurile ca furgonul asiatic şi indian să cârmească după voinţa americană. Din Singapoore se poate apăra şi ţine legătura cu China lui Cian-Kai-Sek.

Un plan de război se face cu mult timp înainte de începerea războiului. Pregătirile pentru întreprinderile asemănătoare aceleia ocupărei Islandei cer timp îndelungat. Ocuparea Groenlandei mai înainte şi acum a Islandei fac parte din unul şi acelaş plan de operaţiuni. Faptul punerei piciorului în Islanda, după începerea luptei contra bolşevismului, dă de bănuit că ar fi putut să fie şi oarecare legătură şi înţelegere între planurile republicei U. S. A. şi pregătirile de atac asupra Europei a republicelor U. R. S. S.

Un război se pregăteşte din punct de vedere militar, politic şi sufletesc. In războiul pe apă înainte de a începe să bubue tunul se pregătesc şi poziţiunile strategice în vederea atacurilor.

Din punct de vedere militar pregătirile Americei au fost în toi. Aproape în fiecare săptămână ziarele ne aduc veşti de noui şi uriaşe credite deschise pentru armata, marina şi aviaţia republicei americane. Prin vânzarea de material de război Angliei şi Chinei şi celorlalte state industria americană s'a pus pe picior de război. Chemarea şi ţinerea sub arme a diferitelor clase este la fel cu concentrările armatelor din Europa.

Diferitele conferinţe pan-americane, ca aceea dela Lima, nu sunt decât pregătiri politice a războiului contra Europei. Propunerea de nebeligeranţă a republicei Uruguay, inspirată la Washington, făcută la începutul lunei Iulie 1941 statelor sud-americane nu este decât manevra politică pentru apărarea spatelui în caz de război.

Gâlceava dintre republicele Peru şi Equador ar putea să aibă oarecare legătură cu arhipelagul Galapagos, acest cap de pod de apărare al intrării dinspre oceanul Pacific al canalului Panama şi care acum se află în stăpânirea republicei Equador. Ca preţ al casnei de împăciuitor U. S. A. ar putea să mai ceară încă ceva peste drepturile ce a dobândit deja.

Toată acea vânturare în toate unghiurile lumei a doctrinei Mon-

Intre Japonia și Statele Unite

Acum, când războiul s'a deslănțuit și în Pacific, să examinăm care este originea acestei tensiuni și cari sunt punctele de vedere ale celor două partide ?

a) PROBLEMELE JAPONIEI

1. *Considerațiuni geografice :*

Japonia are o suprafață de 450.000 Km. p., ocupând un arhipelag cu peste 3.000 insule din Răsăritul Asiei. Cele mai importante sunt insulele Kurile, Ya-Sima, Kiu-Siu și Formosa. Pământul acestor insule este în majoritate muntos și vulcanic. Cutremurele de pământ sunt atât de dese în Japonia, că aceștia nici nu le mai bagă în seamă sau le-au introdus ca un dicton, ca de exemplu acesta : „Cutremur la ora 9, timp uscat ; dela ora 6 la 8, semne de vânt ; dela ora 5 la 7 semne de ploaie". Câmpiile sunt puțin numeroase și puțin întinse. Ele nu ocupă mai mult de 1/8 din întreaga suprafață a țării.

Râurile sunt niște torente scurte și cu debit neregulat. Nici unul nu este navigabil. Principalul accident de teren este Mediterana Japoneză, un fel de lungă strâmtoare semănată de insule între Hondo, Kiu-Siu și Sikok. Clima variază mult dela Nord la Sud, căci Japonia se întinde pe mai mult de 30 gr. latitudine. Mousonul se simte și acolo, aducând vara ploi din belșug. Curentul cald Kuro-Siro îndulcește iernile. Datorită acestei duble acțiuni, Sikok, Kiu-Siu și 2/3 din Hondo, au o vegetație ca a regiunilor subtropicale și mediteraniene : orez, ceaiu, cereale. Formosa are vegetația țărilor ecuatoriale. Yeso și Sakhalin, aceia a regiunilor Europei septentrionale. Poporul Japonez este constituit din un amestec de rase, ce s'au produs în timp. După I. V. Leers [1]) prima grupă de oameni ce au trăit acolo ar fi fost înrudită cu rasa neagră. Peste aceștia au venit Paleosiaticii înrudiți cu rasele europene. Dela Sud au venit grupe de Malaezo-Polinezieni, Indochinezi, Chinezi. Toate aceste rase s'au amestecat, amestecul lor având loc în timpurile preistorice ale epocei de piatră. Astăzi se disting în Japonia două elemente principale :

1) Aino, populație indigenă primitivă ce trăește în părțile de Nord ale arhipelagului (Yeso și Kurile) și

2) Japonezii, popor de rasă galbenă vorbind o limbă Chino-Japoneză, practicând două religii principale, budismul și sintoismul. Numărul locuitorilor se urcă astăzi la peste 90 milioane locuitori, deci circa 180 suflete pe Km. p. Ocupația principală a locuitorilor este agricultura și pescuitul. Produsele principale sunt : orezul, hrana de toate zilele a populației ; cerealele, grâul, porumbul, ovăzul, secara, ceaiul, ce constitue băutura de predilecție a Japonezului și care se exportă în mare cantitate. Creșterea viermilor de mătase, desvoltată prin cultivarea duzilor, formează baza industriei celei mai desvoltate : fabricarea articolelor de mătase. Se mai cultivă bumbac, tutun și trestie de zahăr. Japonezii mănâncă puțină carne, culturile le fac cu brațele și nu au nevoie de animale de muncă.

Japonia modernă a desvoltat însă și trei factori noui care o fac un rival periculos pentru țările cu activitate economică desvoltată, în speță Statele Unite și Anglia :

a) Un utilaj economic important : peste 15.000 Km. cale ferată, o flotă bogată comercială, de cabotaj și comerțul îndepărtat.

b) O mare industrie : Japonia este suficient de bogată în cărbune. Are zăcăminte de fier și cupru. Apoi agricultura îi asigură două materii prime importante, mătasea și bumbacul. Cu acestea

[1]) Rassen, *Völker und Volkstümer.*

---

roe de vreo câțiva ani încoace, nu este decât pregătirea sufletească a poporului și întregului continent american în vederea războiului contra Europei.

Toate discursurile d-lui Roosevelt și a d-lui Wilkee nu sunt decât trepte de pregătire sufletească ale poporului american în vederea războiului. Intr'unul din ele d. Roosevelt spune limpede și țelurile acestui război, anume că dacă doctrina financiaro-economică național-socialistă va învinge atunci doctrina democrațiilor va trebui să-i facă loc. Ceea ce înseamnă că aurul strâns cu atâta grije pentru a se putea stăpâni cu el lumea prin aplicarea doctrinei democrațiilor nu va mai putea fi de niciun folos atunci când doctrina național-socialistă va fi tare. Cu toate că atât d. Roosevelt și d. Churcill au recunoscut, în fața popoarelor lor, că munca va trebui de aci înainte să aibe o mai mare prețuire, adică tocmai doctrina național-socialistă, totuși pe sub ascuns s'au înțeles să caute să o nimicească prin puterea armelor.

Că ocuparea Islandei este de fapt intrarea în război a Americei de Nord, se poate vedea și din discursul d-lui Churchill, ținut în ziua de Miercuri 9 Iulie 1941, în Camera Comunelor :

„Trimiterea de trupe americane în Islanda este o *excelentă* știre.

„Această măsură a Americei a fost executată în deplină înțele-
„gere cu vederile engleze și ea convine ambelor puteri.

„Ocuparea Islandei *este importantă pentru Statele-Unite* nu nu-
„mai pentru că ea *ușurează trimiterea de materiale de război în*
„ajutorul Angliei, — ci și pentrucă le dă posibilitatea *de a fi*
„sigure că acest material ajunge cu bine în Anglia.

„Dacă *unitățile marinei celor două puteri* cooperează în aceleași
„mări, este foarte drept ca să se ajute între ele".

Frazele de mai sus, ce ne-au fost aduse la cunoștință pe calea presei, întăresc cele spuse de noi mai înainte. Din ele reese că America va apăra transporturile de materiale de război din America până în Anglia și că flotele celor două țări vor lucra împreună. Dar aceasta înseamnă război contra Germaniei, care atacă atât transporturile de material de război din America spre Anglia cât și unitățile flotei engleze.

Deocamdată se vede o încetineală a atacurilor forțelor aeronavale în regiunea unde acum pare că s'ar afla unitățile flotei americane. Această încetineală poate să aibe două pricini. Sau că Germania are de gând să rabde câtva timp și să nu provoace America pentru a desvălui pe deantregul gândul ascuns al conducătorilor americani, sau că înainte de a începe atacul, pe care Führerul l-a vestit de mult, atunci când a spus că se va torpila orice navă ce s'ar afla în fața tuburilor submarinelor, cercetează terenul și felul de a lucra a celor două flote pentru a folosi metoda cea mai bună pentru isbândă.

Poate foarte bine să fie și una și alta.

Să așteptăm desfășurarea evenimentelor. Se poate întâmpla ca reacțiunea poporului american contra războiului să fie așa de puternică încât să silească pe conducătorii săi să retragă trupele trimise peste ocean și să intre în strictă neutralitate sau că aceștia din urmă vor reuși să împingă pe față America în război și prin aceasta să încingă războiul pe tot globul pământesc.

Lupta va fi dârză și va cere multe jertfe poate și de pe continent. Dar niciodată materia nu a reușit să învingă sufletul.

16 Iulie 1941. Comandor T. IOAN

s'au creiat numeroase industrii ca cea textilă, cea metalurgică şi construcţii navale şi industrii diverse.

c) Desvoltarea comerţului exterior: Japonia este cea mai activă putere comercială din extremul orient. Ea exportă mătase şi ceaiu, cărbune, chibrituri, produse fabricate, etc. Prin acest comerţ activ este cel mai serios concurent al Americii şi Angliei, reuşind mai ales în Asia Orientală să-şi impună mărfurile în paguba celorlalte state menţionate.

Desvoltarea economică şi industrială a Japoniei a avut loc într'un timp record. In 1868 organizaţia veche politică a fost răsturnată şi noua organizaţie politică a adoptat toate invenţiile ţărilor europene din occident. Această desvoltare rapidă îngrijorează Statele Unite şi Anglia care se văd ameninţate în interesele lor de „Pericolul Galben".

2. *Problema suprapopulaţiei.*

Densitatea populaţiei Japoneze este cea mai mare din lume: 180 locuitori pe Km. p. Această cifră este socotită raportând numărul locuitorilor la întreaga suprafaţă a arhipelagului. Dacă se ţine seama că majoritatea celor 3.000 insule este un teren muntos şi vulcanic, care nu îngădue stabilirea oamenilor şi că oamenii locuesc unde ţinuturile sunt mai fertile se ajunge la cifre de peste 1000 locuitori pe Km. p. şi această populaţie creşte cu 800.000 la 1.000.000 de suflete pe an. Această problemă a suprapopulaţiei constitue una din marile probleme japoneze. Cum au căutat Japonezii să o rezolve?

Pe timpul vechiului partid, ce preconiza izolarea Japoneză, două legi importante dominau problema: oprirea înmulţirii excesive a populaţiei prin pedepse grave şi interzicerea părăsirii teritoriului Japonez. Aceste două legi căutau să menţină un echilibru între suprafaţa locuibilă şi numărul populaţiei.

Odată cu venirea noului partid în 1868 aceste legi fură abrogate. Rezultatul a fost uimitor: dela 25 milioane locuitori s'a ajuns în 1910 la 50 milioane locuitori, în 1930, 65 milioane, iar astăzi au trecut de 90 milioane locuitori. Ori pentru această populaţie trebueşte găsit pământ de locuit, trebueşte găsită hrană, condiţiuni omeneşti de viaţă.

S'a colonizat interiorul insulelor după o repartiţie raţională. Aceasta n'a îmbunătăţit prea mult situaţia. Desvoltarea industrială face şi ea parte din rezolvarea problemei, guvernanţii căutând prin aceasta a îmbunătăţi viaţa poporului prin ocupaţia lor în fabrici.

Prin abrogarea legii de interzicerea părăsirii teritoriului, japonezii au început emigrări în massă. Ei au inundat teritoriul Mandciuriei, Coreei, Chinei, s'au coborît spre insulele Oceaniei şi în Australia, iar spre răsărit au năvălit pe coasta de Apus a Americii. In special în America, stabilirea atâtor masse de japonezi a dat loc la protestări serioase, iar cu începere din 1929 o lege americană a interzis stabilirea emigranţilor în Statele Unite, căutând prin aceasta a pune o stavilă emigrării Japonezilor. Dar nu numai America s'a opus acestei emigrări, ci şi celelalte naţiuni puternice în special Rusia şi Anglia care îşi vedeau ameninţate interesele în Extremul Orient. Deasemenea China a opus o rezistenţă continuă, ceiace a dat loc la numeroase conflicte între aceste două ţări. Japonia nu putea rămâne indiferentă la rezistenţele tenace ce le întâmpina de jur împrejur, iar ţinuturile întinse şi bogate ale Mandciuriei, Chinei, Insulele Oceaniei şi în special Australia, unele din ele cu o populaţie infimă faţă de întinderea lor, constituia o sfidare la adresa Japoniei ce se sufocă în strâmtul ei arhipelag. Deaceia rezolvarea problemei emigrării împreună cu celelalte probleme economice, au trebuit rezolvate pe calea armelor. Astfel în 1894—1895 Japonia învinse China şi cuceri prin aceasta Formosa şi protectoratul Coreei. In 1903—1904 prin victoria asupra Rusiei atât pe uscat cât şi pe mare (flota rusă fu distrusă de cea japoneză la Tsushima) recâştigă protectoratul asupra Coreei şi Port-Arthur şi jumătate din insula Sachalin, pe care le cedase Rusiei. Chinezii au trebuit să se retragă din ţinuturile unde intraseră Japonezii, din Coreea, din Formosa, din insulele Riu-Kiu, din insulele Pescadore, din Sud-Estul Mandciuriei.

Dela această dată Japonia luptă pentru câştigarea spaţiului chinez, pentru eliminarea puterilor europene din Asia şi pentru împingerea influenţei sale către Sud.

După ce prima etapă, punerea piciorului pe pământul asiatic, a fost realizată prin războaele cu China şi Rusia, urmează a doua etapă, eliminarea puterilor europene din Asia a cărei realizare a început cu războiul din 1916—1918.

Prin alianţa cu Anglia şi Statele-Unite, Japonia cuceri posesiunile Germane din extremul orient: Khiau-Chau cu baza navală dela Tsin-Tao şi primi sub formă de mandat insulele germane Mariane, Caroline, Marshall, arhipelagul Solomon şi Bismark. Dar etapa aceasta nu este terminată. Ea este în curs de realizare şi constitue una din problemele actuale ale imperiului Nipon.

In lupta pentru materii prime şi alimente, Japonia nu a uitat drumul către Sud. Căci ea trebue să-şi adăpostească surplusul anual de circa 1 milion de oameni. China este însăşi suprapopulată, Mandciuria are o climă prea aspră pentru japonezi; rămâne numai spaţiul din Sudul Insulelor Japoneze. Cât de puternică este împingerea Japoneză către Sud o arată popularea insulelor luate sub mandat dela germani: pe timpul lor, Mauru avea 83 japonezi, în 1918 erau 12.460, în 1920, 17.600, în 1932, 28.409 japonezi. In 1935 japonezii apar în Noua Guinee unde obţin dela Olandezi o mare concesiune de bumbac. Şi astfel se apropie mereu de Australia aproape nelocuită. Căci aceasta are numai 6,5 milioane locuitori, dar ar putea primi de 20 de ori atâta. Numai partea de Nord cu clima potrivită ar putea primi peste 30 milioane. Acest spaţiu gol îl ţinteşte Japonia.

Fără ca Anglia să se poată opune japonezii s'au apropiat şi de flancul răsăritean al posesiunilor engleze în mulţimea de insule a Asiei Sud-Răsăritene. In timpul actualului războiu cu China, japonezii cuceriră rând pe rând insula Hai-Nan, grupul Parcel; apoi au ocupat Nordul Indo-Chinei care nu sunt numai poziţii de flanc, contra lui Ciang-Kai-Shek şi a Chinei ci şi poziţii de ieşire pentru marea săritură către Sud.

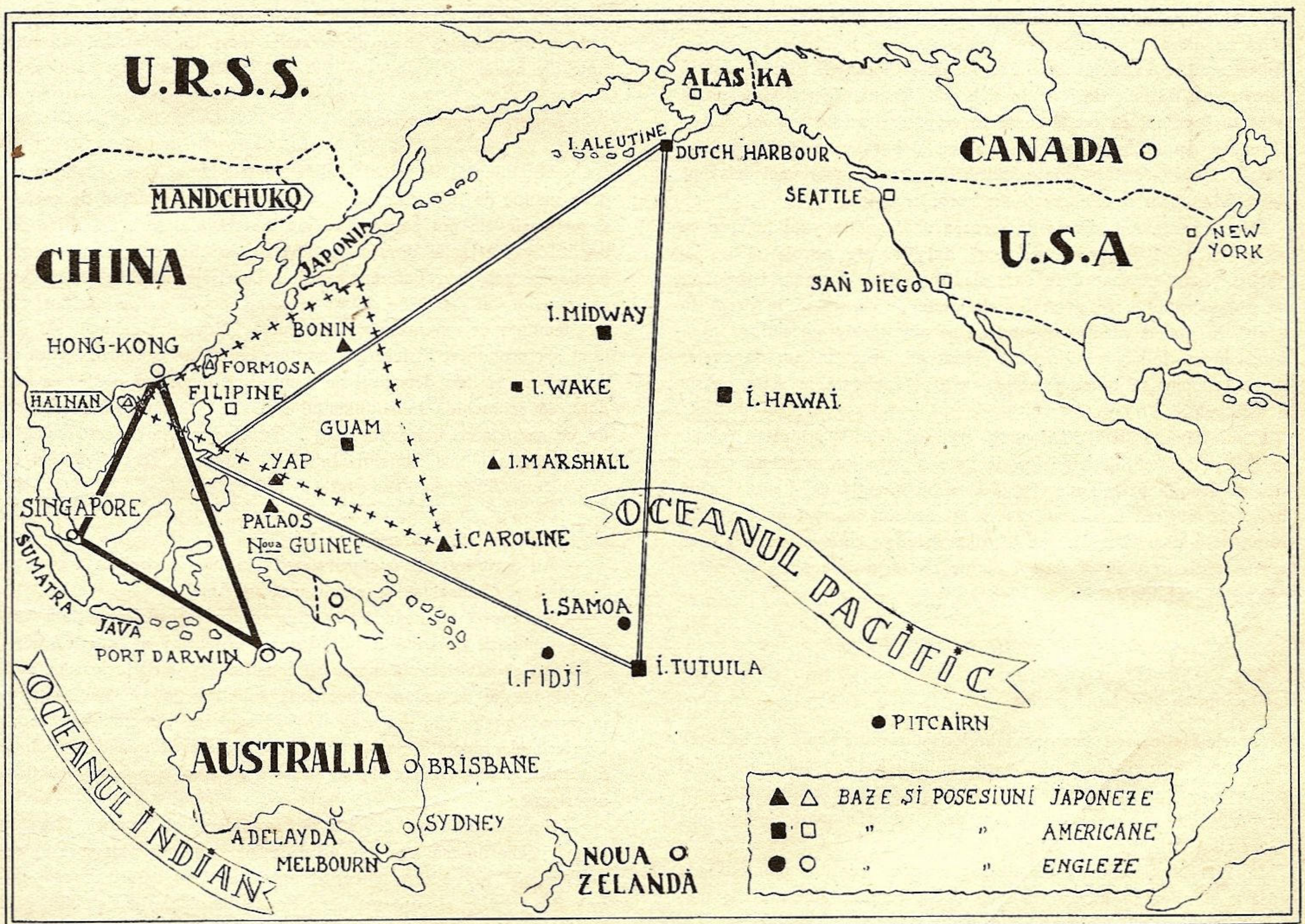
Deacurmezişul drumului către Sud se ridică însă o baricadă a Statelor-Unite care pleacă din Havai peste Pacific, trece prin puntea de legătură Guam şi se termină la poziţia principală înaintată a Filipinelor. Filipinele sunt o săgeată în coasta japoneză şi primele pe care vor căuta să pună mâna japonezii în caz de conflict. Ele sunt complect înconjurate de liniile strategice japoneze, de bazele japoneze şi în bătaia aviaţiei. America nu renunţă însă la ele, sperând că slăbirea Angliei în Extremul Orient ar putea întări poziţia sa proprie prin cedarea de către englezi a bazelor navale dela Singapore şi Hong-Kong.

3. *Problemele economice.*

Transformarea Japoniei dela 1868 încoace s'a făcut mai ales în domeniul industrial şi comercial. Desvoltarea industriei a fost favorizată de eftinătatea mâinei de lucru şi de marele număr de lucrători la dispoziţie. Ca urmare mărfurile japoneze sunt cele mai eftine din lume. Aceste mărfuri trebuesc plasate în pieţile de desfacere. O importantă flotă comercială a fost desvoltată în acest scop de Japonia. Pavilionul Japonez flutură pretutindeni pe întinsul mărilor. Prin coloniile de emigranţi la început, apoi prin concurenţă aceste mărfuri au pătruns peste tot. De unde la început pentru nevoile industriale pe care Japonia le avea, produsele subsolului naţional erau suficiente, astăzi prin marea desvoltare a industriei japoneze ele nu mai ajung. Cărbunele, fierul, petrolul, sunt materiile prime cele mai necesare. Prin obţinerea Mandciuriei şi a jumătăţii Sudice a insulei Sachalin această problemă a fost rezolvată. Mandciuria este bogată în zăcăminte de cărbune şi fier, iar insula Sachalin în zăcăminte de petrol. Industria de armament şi cea de construcţii navale a luat mari proporţii; în special Japonia a construit mult armament pentru Rusia, ceeace aduse o desvoltare înfloritoare acestei industrii. Prin aceasta noui cerinţe de materii prime s'au născut. Aceste materii prime ca: arama, cositorul, zincul, cauciucul, trebuesc importate din insulele Oceaniei, din Australia, din America. Smulgerea ţinuturilor bogate în materii prime constitue o problemă vitală pentru Japonia.

4. *Problema chineză.*

Comerţul înfloritor al Japoniei şi eftinătatea produselor japoneze produceau o concurenţă din cele mai dăunătoare intereselor americane şi engleze. Această concurenţă s'a manifestat mai ales în China unde este marea piaţă mondială de desfacerea mărfurilor. Acolo în extremul orient se duce marea luptă economică între cele 3 naţiuni: Japonia — Statele-Unite — Anglia. Comerţul Japonez câştigă din ce în ce teren datorită abilităţii cu care Japonia ştiu să profite de încurcăturile ce le aveau celelate state interesate. Greutăţile ruse din 1916 fură folosite de Japonia pentru a încheia un contract prin care Rusia renunţa la influenţa sa în China în favoarea Japoniei, lăsându-i deasemenea mână liberă în Siberia de Est şi Nordul insulei Sachalin. In 1917, Japonia obţinu dela Statele Unite recunoaşterea că în China au interese speciale. De atunci studenţii japonezi aflaţi în Statele Unite strigară: „Asia răsăriteană a Japonezilor". Cu intrarea Americii în războiul european, oceanul Pacific rămase în grija Japoniei. Toate navele americane, engleze, franceze şi germane dispărură aproape complect, iar pavilionul cu soarele domină încetul cu încetul toate liniile de navigaţie între Asia şi America. Comerţul Japonez crescu între 1914 şi 1918 dela 2,5 miliarde yeni la 6,5 miliarde yeni. Dar odată cu prăbuşirea rusă şi terminarea războiului greutăţi noui se ridicară în faţa visurilor de expansiune japoneză. Regimul bolşevic se arătă dela început duşman al Japoniei şi începu o politică activă în Asia răsăriteană. Presiunea rusă se accentuă pe măsură ce poziţia bolşevicilor se întări. Deasemenea Anglia şi Statele-Unite reveniră curând la aspiraţiile lor din Asia răsăriteană, neglijată pe timpul războiului. Japonia se văzu curând îndepărtată dela fructul sforţărilor sale. Iar când America refuză să ratifice tratatul de pace nu o făcu decât ca să-şi arate nemulţumirea faţă de stăpânirea Japoneză în China. Deasemeni Anglia îşi îndoi sforţările pentru a scoate pe Japonezi de acolo. In urma acestor sforţări Japonia trebui să cedeze Chinei în 1923 peninsula Shantung cu Kiu-Chau. Astfel pieţile comerciale către care Japonia năzuia îi fură răpite. Un front de duşmani se ridicară de jur împrejur, hotărîţi să o zdrobească înainte de a se întări. Guvernul Ciang-Kai-Shek se apropie de Rusia. America găsi din ce în ce mai multe pretexte pentru a opri importul mărfurilor Japoneze şi luptă pentru a influenţa şi celelalte state ale Americii de Sud la acest boicot. Rusia se asigură de exploatarea căii ferate din China de Est şi fondă republica sovietică a Mongoliei exterioare. America decretă legea interzicerii intrării mărfurilor japoneze, iar Anglia puse în construcţie noui crucişătoare destinate extremului orient. In 1931



Pacificul cu bezele aeronavale japoneze, americane şi engleze.

Japonia porni lupta de eliberare din încercuire, Anglia şi America nu se amestecară, aşteptând desvoltarea evenimentelor şi crezând că vor culege castanele din foc cu mâinile altora. Dar Japonia ocupă întreaga Mandciurie şi smulse Chinei provincia Jehol. Până în 1937 Japonia îşi întări poziţia sa în Mandciuria, extermină comunismul, îşi întinse influenţa sa în Mongolia interioară, dar nu reuşi să-şi creeze un nou stat vasal cu privinciile din nordul Chinei. In tot acest timp sforţările Japoneze se îndreptară spre o nouă construcţie a Chinei sub influenţa lor. Acestea nu au reuşit. Problema chineză trebui rezolvată pe calea armelor şi astfel începu al doilea război Chino-Japonez în 1937. La 1 Decembrie 1937, Japonia încheie cu Italia şi Germania pactul antikomintern care avu un răsunet mondial. Cu toate acestea şi spre nemulţumirea Americii şi Angliei, Sovietele înclinară spre o politică împăciuitoare cu Japonia relativ la problema Chineză. In acest război ce durează încă japonezii cuceriră Peking, Shanghai, Nan-

king, Hang-Kau şi toată coasta Chineză. Ciang-Kai-Shek. fu respins în interiorul ţării spre Sud-Vest. Anglia se retrase încetul cu încetul din China şi rămase numai cu baza navală dela Hong-Kong dar fără legătură cu restul ţării. Deasemenea intrarea în China este oprită prin Indo-China decând trupele japoneze au pătruns acolo în înţelegere cu guvernul din Vichy. Guvernului Ciang-Kai-Shek îl rămase o singură legătură cu restul lumii „Drumul Birmaniei" prin care Anglia şi America trimit material de război guvernului comunist chinez. Această cale a fost atacată în dese rânduri de aviaţia Japoneză cu scopul de a împiedica aceste aprovizionări.

Din cele expuse vedem că la toate sforţările făcute de Japonezi de a-şi asigura o existenţă şi un spaţiu de traiu omenesc a întâmpinat rezistenţa Anglo-Americană-Rusă. Dar cum aceste probleme constituesc o condiţiune de viaţă pentru Japonia, ei le integrează în problemele apărării lor naţionale. Şi s'ar putea să nu fie aşa când ne gândim că toate posesiunile pe care le urmăresc Anglo-Americanii în extremul orient şi insulele Oceanice sunt numai la câteva sute de mile de Japonia şi la mii de mile de ei ? Cine poate garanta Japoniei că odată luate în stăpânire aceste regiuni, nu ar fi tentaţi Anglo-Americanii să subjuge şi harnicul popor Japonez? Iar, în această ipoteză, toate loviturile mortale nu ar veni dela mii, de mile, ci dela bazele create în apropierea lor.

Deci Japonia are nevoie de crearea unui spaţiu vital în care ea să poată să-şi asigure o existenţă liniştită, are nevoie să fie lăsată în pace în spaţiul în care s'a afirmat în decursul istoriei ca un popor capabil. Şi dacă Statele-Unite se consideră în drept să spună că nimeni nu are dreptul să se amestece în America, invocând mereu faimoasa „doctrină Monroe", dece nu am da acelaş drept Japoniei să invoace aceiaş doctrină aplicată la Asia, „Asia a asiaticilor" ?

Când Japonia în 1936 denunţă tratatul dela Washinton, relativ la raportul numărului navelor de linie a puterilor maritime (America 5, Anglia 5, Japonia 3), o făcu cu intenţia de a avea mână liberă la mărirea flotei sale, adică îşi declara în mod public hotărârea de a păşi la realizarea ţelurilor sale, pe care le urmăreşte cu aceiaş tenacitate, fiind gata a obţine cu forţa ceiace nu va putea obţine pe cale paşnică.

b) *PROBLEMELE AMERICANE.*

1. *Consideraţiuni geografice.*

Statele-Unite sunt imense, având o suprafaţă egală aproape cu a Europei întregi. Cu toată marea ei întindere constitue un relief uniform şi formează o puternică unitate politică şi economică. Este despărţită de Europa şi de Asia de întinderile mari de apă ale Oceanului Atlantic şi Pacific.

In relieful Statelor-Unite distingem două masive muntoase la răsărit şi apus ce închid un vast podiş central. Acest podiş măsoară între munţii Calcaroşi din Apus şi munţii Appalas din Răsărit o lungime minimă de 1500 Km. Toate apele din acest platou se reunesc pentru a constitui fluviul Mississippi care este cel mai lung şi mai bogat în apă din întreaga lume. El tae platoul dela Nord la Sud în două părţi aproape egale având isvorul în regiurea Lacului Superior din Nord şi vărsându-se în Golful Mexic prin o mare Deltă. El primeşte afluenţi pe Missuri şi Ohio. Mississippi a fost tot timpul, dela extremul Sud la extremul Nord, marea arteră de circulaţie şi ghidul călătorilor Francezi, Canadieni, Englezi, etc. Ansamblul căilor navigabile ale întregului bazin trec de 25.000 Km. lungime. Existenţa acestei reţele navigabile are o contribuţie importantă în desvoltarea economică a Statelor-Unite.

Populaţia Statelor-Unite este constituită din patru din cele cinci rase existente pe pământ: Pieile Roşii, Negrii, Galbenii şi Albii. Pieile Roşii şi Galbenii sunt foarte puţini. Negrii trec de 10 milioane şi populează regiunea de Sud-Est a ţării. Majoritatea o formează albii (90%) din care Anglo-Saxonii predomină. Numărul locuitorilor trece de 125 milioane. Cu toate acestea, faţă de întinderea enormă a ţării densitatea populaţiei nu trece de 13 locuitori pe Kmp. Oamenii trăesc mai mult în oraşe şi ocupă mai mult partea din Est spre Oceanul Atlantic. Regiunea din Nord-Est este cea industrială, iar cea din Sud este cea agricolă.

Viaţa economică este foarte desvoltată. Statele-Unite este ţara cea mai bogată în materii prime. Au din belşug fier, cupru, plumb. Deasemenea aur şi argint. Nu le întrece nimeni în cărbune şi petrol. Agricultura Statelor-Unite este prima din lume. Vastele câmpii centrale cultivate au devenit grânarul lumii. Porumbul, grâul, bumbacul, trestia de zahăr, orezul, tutunul, viile şi fructele sunt produsele cele mai importante. Favorizată de existenţa materiilor prime, industria a luat o desvoltare considerabilă. Industria metalurgică, industria textilă, industriile agricole sunt bine şi din plin reprezentate. Comerţul este extrem de înfloritor. Statele-Unite importă puţin: cafea, zahăr, mătase, lână, cauciuc. Exportă în schimb cantităţi enorme de: obiecte fabricate, stocuri considerabile de grâu, carne, bumbac, minereuri diferite. Ele vând mai mult decât cumpără şi au ajuns astfel unui din cele mai puternice state ale lumii.

2. *Imperialismul american.*

Cu bogăţii atât de considerabile Statele-Unite şi-au câştigat repede un loc de întâietate pe piaţa mondială. Dispunând de capital şi de marfă ele pot concura cu succes celelalte ţări. Ca orice om bogat, Statele-Unite doresc să aibă din ce în ce mai mult şi să acapareze tot prin puterea banului. Deasemenea ei se consideră ca oamenii cei mai bine dotaţi şi mai capabili de pe pământ. De aici tendinţa de expansiune şi dominaţie. Unul din oamenii săi politici s'a pronunţat astfel: „O naţiune care este grânarul, şantierul de cărbune şi fier, depozitul de bumbac al lumii, nu poate, ca altă dată, să se închidă în continentul său şi să rămână indiferentă la tot ce se petrece în restul lumii". Astfel desvoltarea economică a transformat politica Statelor-Unite. In urmărirea acestei politici de expansiune Americanii au căutat:

— Să împiedice produsele europene şi japoneze să intre în America punând taxe vamale mari.

— Au oprit intrarea emigranţilor în ţară cu scopul de a opri pe Japonezi şi Chinezi să se stabilească în America.

— Au căutat să închidă America tuturor celorlalte naţiuni lansând faimoasa doctrină a lui Monroe „America a Americanilor".

— Au căutat şi caută mereu să constitue, cu ţările celor două Americi, un fel de uniune comercială sub direcţia lor. Cu toată opunerea Statelor din America de Sud sunt, pe punctul de a reuşi. Conferinţele repetate Pan-Americane nu au avut numai scopul de a întări relaţiile comerciale, ci şi de a se crea o politică specifică americană.

—Statele-Unite au devenit din colonişti colonizatori. Cum în lumea veche nu mai era loc, privirile lor s'au îndreptat spre extremul orient. In vederea cuceririi acestuia şi-au întărit bazele navale din Pacific, şi-au construit o flotă puternică, şi-au stabilit, prin conferinţa dela Washington (1922), un raport de forţe în favoarea lor.

3. *Problema coloniilor şi a moştenirilor.*

Poziţia Statelor-Unite a fost considerabil întărită în războiul mondial. Datorită sforţărilor uriaşe făcute de toate ţările europene, în acel război, toate au devenit tributare Americii. Statele-Unite au profitat de această situaţie ca să se amestece mereu în politica statelor europene şi mai ales în politica din extremul orient. Americanii au simţit de mult tendinţa Japoneză de a coborî în Sud. Pentru ei războiul cu Ciang-Kai-Shek a fost bine venit şi au tot interesul să-l prelungiască. In felul acesta puterea Japoneză se macină în imensitatea platoului Chinez, iar tendinţa de a veni spre Sud lăsată deocamdată deoparte. Deaceia America alimentează cu material de război guvernul comunist Chinez. Politica Statelor-Unite în Orient a fost dealtfel prudentă. Faţă de puternica creştere a populaţiei japoneze din Filipine, unde aceştia au pus mâna pe întreprinderile de pânzeturi şi pe cele de zahăr, Statele-Unite a

RĂSBOIUL AERO-NAVAL

1 DECEMBRIE 1941 — DELA UN NUMAR LA ALTUL — 15 FEBRUARIE 1942

O perioadă bogată în evenimente, în care dacă nu s'au înregistrat ciocniri de escadre, mai ales între cea japoneză şi cea anglo-americană, dovedesc însă strânsa legătură între libertatea de acţiune pe mare, atât în Marea Neagră şi Mediterană, cât şi în Atlantic şi Pacific şi reuşita operaţiunilor dela uscat.

In Marea Neagră prelungirea agoniei Crimeii, cu toate încercările de debarcări.

In Mediterana, reluarea ofensivei şi respingerea trupelor engleze, după o ţintuire a bazelor navale dela Malta şi Alexandria.

In Atlantic sute de mii de tone scufundate.

In Pacific reuşită deplină numai după nimicirea bazelor aeronavale.

Vom începe ca de obicei cu

SUBMARINELE

Atacurile contra convoaelor britanice şi americane continuă, întinzându-se raza de acţiune până la coasta de răsărit a Americei, chiar şi la Sud, în marea Caraibelor. Până la sfârşitul lunei Ianuarie c., au fost scufundate 80 de vapoare cu un deplasament de 700.000 tone.

Ca acţiuni semnalăm :

La 16 Decembrie 1941, un submarin german a torpilat şi scufundat un crucişetor britanic în largul portului Alexandria.

La 23 Decembrie 1941, a fost avariat şi apoi scufundat vasul purtător de avioane *„Unicorn"* cel mai nou, construit în timpul războiului.

In cursul lunei Decembrie 1941, flota britanică a avut următoarele pierderi: 3 crucişetoare, un vas portavion, 3 distrugătoare, 3 vedete, o canonieră, un submarin scufundate ; 6 crucşetoare, 4 vedete, un puitor de mine, 2 vase de patrulare, 2 submarine avariate ; flota comercială a pierdut 74 vase cu un total de 257.000 tone.

Un atac îndrăsneţ şi reuşit a fost dat la 17 Decembrie 1941, de vedete de asalt italiene, cari au pătruns în portul Alexandria şi au torpilat două nave de luptă britanice.

La 14 Ianuarie c., un submarin japonez a scufundat lângă Hawai un vas port-avioane american tip „Lexington", de 45.000 tone şi la 21 Ianuarie c., un altul, la Est de Filipine.

Bilanţul pe luna Ianuarie c., este următorul : britanicii au pierdut 63 vase de comerţ cu o deplasare de 400.600 tone, — 56 scufundate de submarine, restul prin bombardament naval sau aerian. Marina de război a pierdut 3 distrugătoare, un submarin şi o vedetă.

AVIAŢIA

Această armă modernă, în care îndrăsneala şi dibăcia sburătorilor se îmbină cu calitatea aparatelor, şi-a arătat mai mult de cât ori când netăgăduita-i importanţă.

In Apus incursiuni dealungul coastelor britanice şi împotriva convoaelor ; la răsărit, Stukas-urile stânjenește veleităţile de atac ale bolşevicilor, isbindu-le concentrările din spate, căile de comunicaţie, porturile Leningrad şi Sebastopol ; în Africa, printr'o perfectă colaborare, îngreuiază înaintarea englezilor şi, când s'a trecut la contraofensivă, uşurează înaintarea germano-italiană ; în Extremul Orient am putea spune că activitatea ei a fost fără pereche, dând putinţa atâtor debarcări aeriene, cari au premers celor navale.

Baze navalo-aeriene din mijlocul Pacificului distruse de aviaţie, prin bombardarea atât a uscatului cât şi a forţelor navale ; cele din Malaezia, Filipine, Borneo,

---

considerat această regiune ca nesigură pentru ei. In 1936 au făcut cunoscut populaţiei din Filipine că le lasă o anumită independenţă, pe care aceştia o vor câştiga complect până în 1946. Această politică avea un scop dublu : în caz că nu le puteau menţine, să aibe o retragere demnă, al doilea scop, pur comercial ,urmărea îndepărtarea concurenţii zahărului din Filipine de zahărul american. Adică Filipinele bucurându-se de independenţă, produsele de acolo trebuiau să plătească vamă la intrarea în Statele-Unite şi deci zahărul de acolo devenea mai scump.

Această politică relativă la Filipine s'a schimbat dela isbucnirea războiului actual. Şi aceasta datorită cuceririi Olandei de către germani şi a situaţiei dificile în care se află Anglia. Indiile Neerlandeze şi posesiunile franceze sunt o pradă bogată şi uşoară. Punând Statele-Unite mâna pe ele, influenţa acestora în extremul orient creşte. Drumul spre China este asigurat. In plus bogăţiile lor sunt imense. Deasemenea drumul către Sud al Japonezilor va fi stăvilit definitiv. Apoi Anglia are nevoie de bani, de materii prime pentru continuarea războiului. America le poate procura în schimbul cedării unor posesiuni importante din extremul orient, care să-i servească şi ca puncte strategice de sprijin, cum ar fi de pildă : Singapore şi Hong-Kong. In acest caz Filipinele devin importante ca bază principală : cu fabrici, docuri, şantiere, etc.

In cazul însă când Anglia slăbeşte, după cum arată situaţia din Europa, Statele-Unite vor trebui să suporte singure presiunea Japoneză asupra baricadei, puse către Sud. Şi acestea cu atât mai greu cu cât bazele strategice Japoneze sunt mai apropiate faţă de cele Americane, care, dela coasta Americană, au de străbătut mai multe mii de mile (Filipine, San-Francisco 6300 mile).

Pentru a îndepărta pe Japonia de aceste moşteniri Olandeze, Franceze şi eventual engleze, U. S. A., a ameninţat mereu Japonia în ultimul timp, căutând să o intimideze şi pentru a-şi dovedi puterea, a şi început un aşa zis război economic : oprind exportul fierului brut, oţelului şi benzinei pentru Japonia, interzicând trecerea navelor japoneze prin canalul de Panama, înghеţând capitalurile japoneze din America şi refuzând cărbunii pentru aprovizionarea navelor comerciale japoneze în trecere.

Prin aceasta nu s'a realizat decât o continuă creştere a tensiunei în Pacific şi care creşte încă. Această coardă întinsă se poate rupe dela o zi la alta.

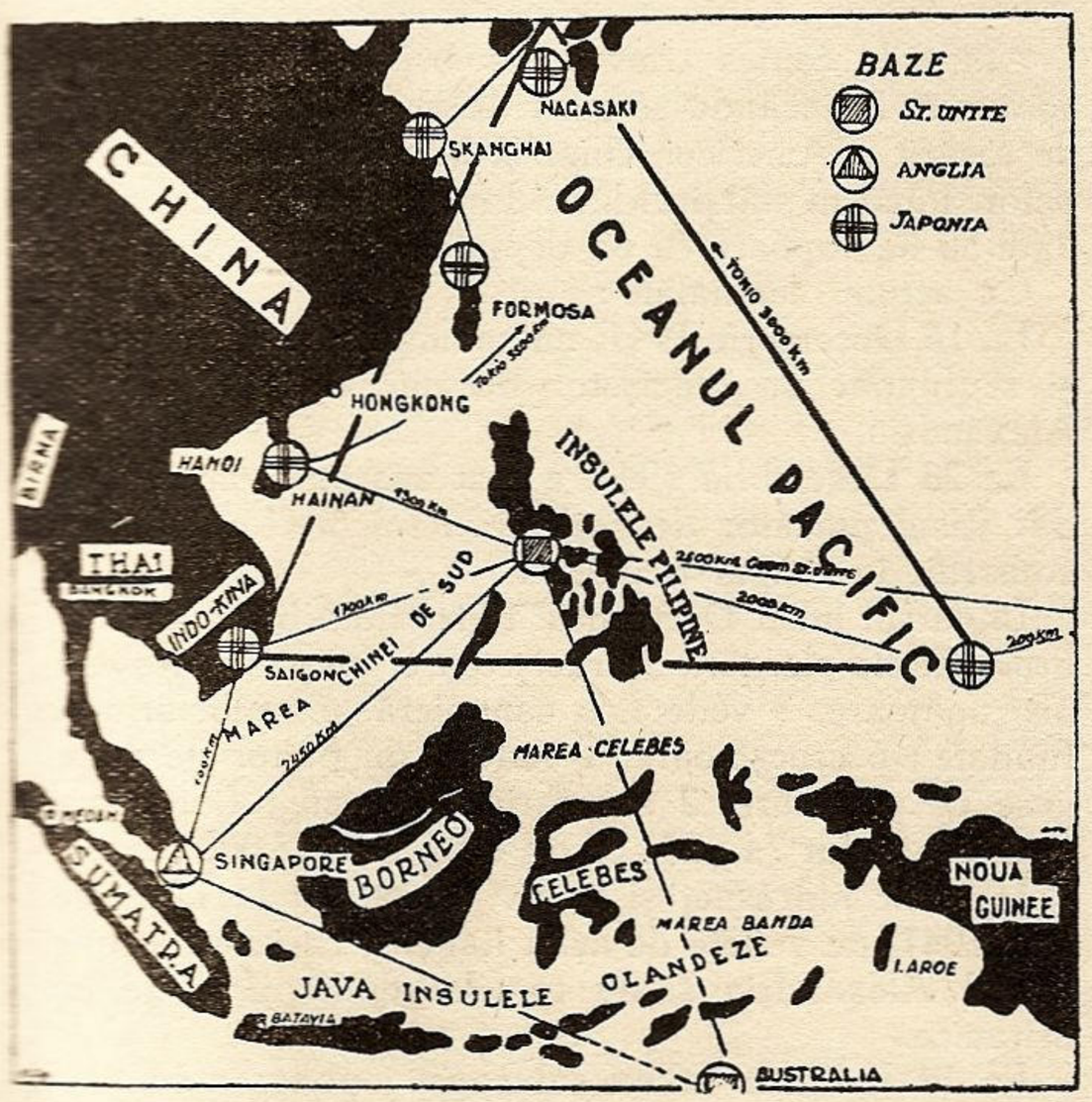
20 Noembrie 1941. Cpt. COSTEA GHEORGHE

Sumatra, chiar şi Australia. Astfel numai până la 18 Decembrie aviaţia scufundase 5 cuirasate, 2 crucişetoare şi un vas de petrol americane, avariase 3 cuirasate, 2 crucişetoare şi 3 distrugătoare, distrusese 430 aparate.

Reluarea ofensivei în Cirenaica a fost şi indirect, dar puternic ajutată de aviaţie, care bombardând zinic Malta şi aproape zilnic Alexandria, a împiedicat atât trimiteri de ajutoare, cât şi eşirea navelor cari ar fi stingherit transporturile germano-italiene.

LUPTE NAVALE

La 1 Decembrie crucişetorul australian SIDNEY de 6830 tone a fost scufundat de crucişetorul auxiliar ger-



Harta operaţiunilor din Pacific şi Malaezia.

man CORMORAN în apele australiene. Invingătorul a fost la rându-i atât de avariat în cât a fost părăsit de echipaj.

La 27 Decembrie englezii au încercat o debarcare pe coastele norvegiene, fără isbândă. Un crucişetor şi mai multe distrugătoare au fost scufundate. Vasul de avantpost german „Foehn" a pierit luptând eroic.

La 6 Ianuarie o escadră americană a fost surprinsă de distrugătoare şi avioane japoneze la 600 mile de Filipine. Cu toată disproporţia de forţe, japonezii au trecut la atac, scufundând un cuirasat, avariind un altul, risipind formaţia.

La 4 Februarie la Sud de insula Kangean (Jawa) a avut loc o ciocnire între o flotă aeronavală japoneză şi forţele olandeze, cu rezultat : scufundarea a două crucişetoare olandeze şi unul american, astfel că se poate spune că olandezii nu mai au forţe navale în Indiile lor.

O minunată victorie a fost obţinută de germani în Marea Mânecii. Cuirasatele *Scharnhorst* şi *Gneisenau,* împreună cu crucişetorul *Prinz Eugen,* care erau date englezi ca scufundate la Brest, au îndrăsnit să iasă din cuib în ziua de 12 Februarie, să străbată sub comanda amiralilor Ciliax şi Sperrie, marea pe care englezii o numesc „Canalul englez", să scufunde în drum două distrugătoare, să respingă toate atacurile aeriene dobo-

rând nu mai puţin de 43 avioane, să intre în M. Nordului şi să se îndrepte spre destinaţie.

Aceste nave au luat parte activă în campania din Norvegia, au scufundat vasul port-avioane „Glorious" şi crucişetorul „Orama" în timpul retragerii dela Narwik, să scufunde 22 de vapoare în Atlantic.

Eşirea aceasta a provocat mare vâlvă şi consternare la Londra.

FRONTUL AFRICAN

Luptele începute, au continuat cu înverşunare la Solum, Bardia şi Tobruk. La 10 Decembrie unităţi navale britanice au fost atinse de bombe aeriene.

Trupele germano-italiene, inferioare mult ca număr atât pe uscat cât şi în aer, se retrag cauzând mari pierderi inamicului, dealungul coastei, evacuând portul Bengazi. Bardia a căzut în mâna englezilor la 3 Ianuarie. Retragerea strategică a durat până la 24 Ianuarie, când a început contra-ofensiva germano-italiană, respingând pe englezi la Est de Agebadia apoi pe rând Benghazi, Derna, ameninţând din nou Tobruk.

RĂZBOIUL IN PACIFIC

Conversaţiile începute au durat până la 7 Decembrie, când preşedintele Roosvelt a adresat un mesagiu împăratului Japoniei. Răspunsul a fost dat în aceiaş zi, Japonia declarând război şi începând ostilităţile spre a nimici bazele aero-navale americane şi engleze cari stau în coasta imperiului.

Au fost astfel atacate insulele Haway, Singapore, Wake şi Guam. La Haway au fost scufundate cuirasatele americane OKOHAMA de 29.000 tone şi WEST VIRGINIA de 32.000 tone. O mare pierdere pentru marina Statelor-Unite, ambele nave fiind din cele mai noui şi mai moderne.

La Guam au fost lăsaţi paraşutişti japonezi.

La Singapore au fost scufundate două canoniere englezeşti.

Thailanda a admis trecerea trupelor japoneze.

In Filipine japonezii au reuşit să debarce 18.000 oameni. La 10 Decembrie, insulele Guam, Wake şi Midway din mijlocul Pacificului, au fost cucerite de japonezi.

O mare victorie navală a japonezilor a rost scufundarea a trei mari chiurasate engleze pe coasta Malaezâ :

Mine germane, gata a forma un baraj.

REPULSE, de 32.000 tone, PRINCE OF WALLES de 35.000 tone şi KING GEORGE.

După ceste începuturi, operaţiunile îşi urmează cursul, cu trei teatre speciale de război : unul terestru în peninsula Malaya, altul în Filipine, spre a se apropia de Indiile Olandeze şi altul în Pacific. Vom urmări acţiunile pe câte-şi toate trei teatre. Mai înainte vom arăta proporţia de forţe navale, războiul acesto având caracteristica aero-navală.

Raportul de forţe japono-american în Oceanul Pacific

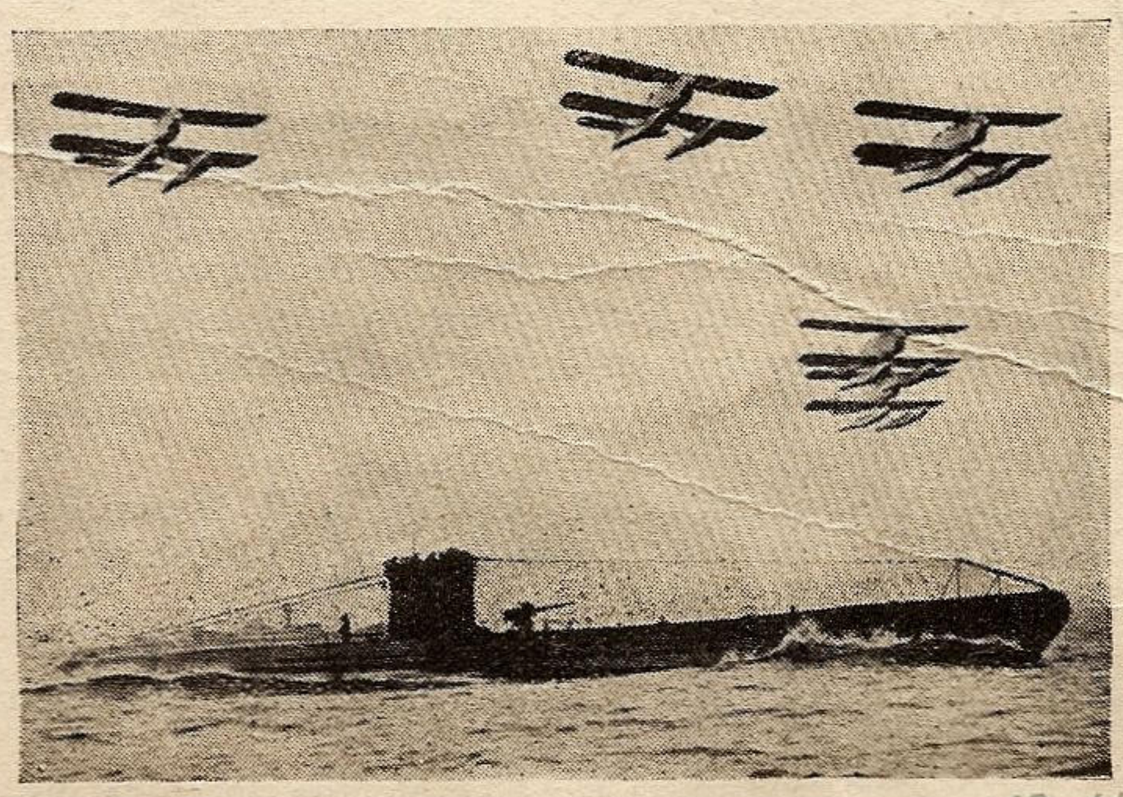
Cu ocazia isbucnirii conflictului între Japonia şi Statele-Unite, forţa flotelor celor două puteri se plasează acum în prima linie a interesului general. Pe câtă vreme forţa flotei americane este unanim cunoscută, datorită publicaţiunilor oficiale a americane, Japonia — după ce a cerut la conferinţa navală din 1936 la Londra libertatea construcţiilor navale, obţinând-o, libertate care-i fusese restrânsă prin conferinţa dela Washington în anul 1921 când raportul era stabilit la 5 : 5 : 3 în defavoarea Japoniei — şi-a acoperit planurile cu un văl de nepătruns. După listele oficiale, flota de război japoneză cuprinde în prezent un tonaj total de 1.100.000 tone. El se compune din 10 (astăzi probabil 11) cuirasate, 8 port-avioane, 17 crucişetoare grele, 25 uşoare, 134 distrugătoare şi 66 submarine. După presupunerile engleze 2 dintre cuirasate au câte 40—42.000 tone şi sunt armate cu tunuri de 40 cm. Alte două, probabil de câte 45.000 tone, sunt încă în construcţie. După toate probabilităţile în foarte scurt timp vor fi şi alte vase noui construite gata, care constitue pentru flota japoneză o valoare incontestabilă.

După felurite declaraţii făcute din locuri competente japoneze, ţinta tehnicei în construcţia navală japoneză este să înlocuiască cantitatea prin calitate.

Flota de război japoneză are o simţitoare superioritate asupra celei a Statelor-Unite.

Japonia are avantajul că flota ei a fost verificată necontenit în lupte. In conflictul actual din China marina japoneză a avut misiunea specială de a asigura transportul şi debarcarea în China a unor întregi armate. Cu această ocazie japonezii au dat dovadă de calităţi marinăreşti excepţionale.

America şi-a antrenat şi ea flota, în marile manevre din ultimii ani. Dar antrenamentul acesta nu se poate compara cu spiritul de luptă al japonezilor, spirit care trăeşte mai ales în marină.



12.118

Vulturii şi peştii de oţel în căutarea convoaelor.

In Pacific

La 11 Decembrie a fost scufundat vasul port-avioane „Lexington" de 35.000 tone, armat cu 8 tunuri de 203, 12 de 125 şi 12 antiaeriene.

Harta teatrului de operaţii din Malaezia.

8154

Insula *Guam* a fost cucerită cu totul.

La 13 Decembrie af sot scufundat şi cuirasatul american „Arizona" de 32.600 tone, armat cu 12 tunuri de 356 mm., 12 de 127, 8 A. A. de 127 şi avea 1362 oameni.

Malaezia şi Birmania

La 11 Decembrie înaintarea trupelor debarcate pe coasta de Est continuă cu două direcţiuni : una spre Singapore şi cealaltă, pornită din Thai, spre Rangoon, ca să tae legătura dintre Indii şi China.

La 18 Decembrie înaintarea ajunsese la Penang, pe coasta apuseană. Hong-Kong a căzut în mâinile japonezilor, capitulând la 25 Decembrie. Provincia Perak complect cucerită. Capitala Ipoh a căzut la 26 Dec.

La 1 Ianuarie forţele în marş spre Singapore au ocupat localitatea Kuantan, la 11 Kuala Lampur, la 14 Seremban, la 19 s'a pătruns în Malaka, la 1 Februarie ajunse la strâmtoarea Johore care desparte peninsula de insula Singapore, la 9 Februarie au pus piciorul pe in-

sulă, la 12 au cucerit fortăreaţa iar la 15 insula a capitulat, — trupele victorioase sunt libere.

Luptele la graniţa dintre Birmania şi Thailand au început la 13 Ianuarie c., japonezii înaintând cu aceiaşi impetuozitate ca şi în Malaka. La 31 Ianuarie c., ajunsese la Mulmein. Inaintarea continuă.

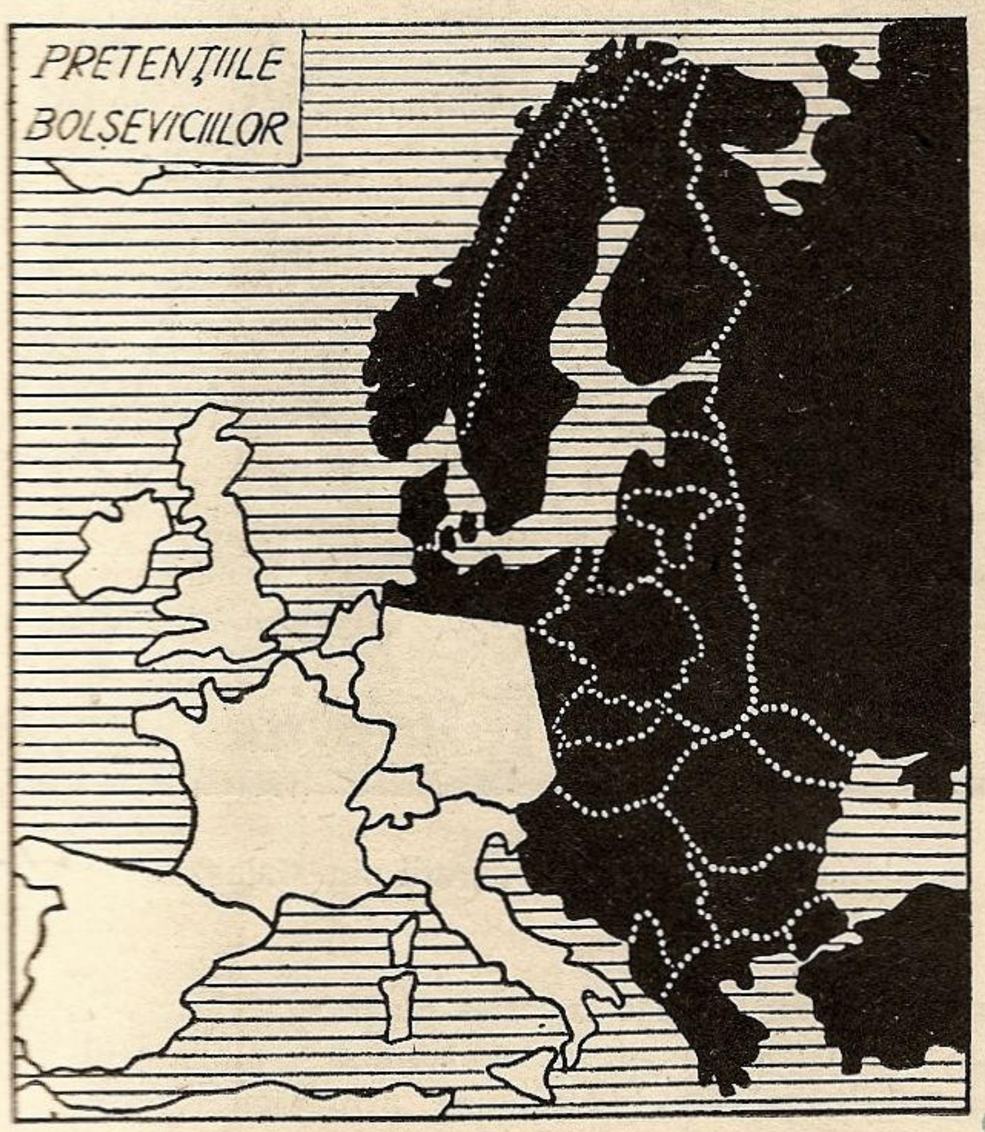
Filipine şi Indiile Olandeze

Insula Luzon, atacată de la Nord şi dela Sud. Oraşul Manila a fost cucerită la 1 Ianuarie c., după 18 zile de lupte crâncene.

La 16 Decembrie 1941, japonezii au debarcat în insula Borneo, bogată în zăcăminte petrolifere.

La 18 Decembrie 1941, a început debarcarea în insula Mindanao, cea mai la Sud din Filipine. La 1 Ianuarie c., faimoasa bază navală dela Cavite a fost evacuată de americani. Marina britanică a pierdut în Filipine 4 contratorpiloare, 7 submarine, 5 vapoare, iar avariate peste 30 vapoare.

La 11 Ianuarie c., trupe japoneze au debarcat în insula Tarakan din indiile olandeze, Makassar din insula Celebes, unde înaintarea continuă ; la 24 Ianuarie c., la Rabual, în noua Britanie şi Kavang în Noua Irlanda. La 10 Februarie c., au început debarcările în Sumatra.



8155/H.

Pretenţiile bolşevice aprobate de Anglia în convorbirea dela Moscova.

Din cele de mai sus reese că, odată Singapore, Manila şi Rangoon cucerite, piciorul pus în insulele dela Sud de Malaka, japonezii au calea deschisă spre Indii şi Australia, manevrând pe zone interioare, în apropiere de bază.

Totul depinde de viitoarea ciocnire a forţelor beligerante, de noul Trashima.

DIPLOMATICE

Statele-Unite socotind că asigurarea apărării Turciei este deosebit de importantă pentru interesele ei, a dispus punerea în aplicare a legii închirierii şi împrumutării spre a veni în ajutorul Turciei.

Guvernul Turc a răspuns că nu are nevoe nici de garanţii, nici de sprijin.

La 12 Decembrie 1941, Dominioanele engleze şi Statele-Unite au comunicat că se află în stare de război cu România.

La 13 Decembrie 1941, Bulgaria a declarat război Angliei şi Statelor-Unite.

La 16 Decembrie 1941, guvernul din Manciuko s'a declarat solidar cu puterile pactului tripartit, ţinând astfel în eşec Rusia şi asigurând spatele forţelor japoneze.

La 18 Decèmbrie 1941, forţe olandeze şi australiene au ocupat insula portugheză Timor, dela Nordul Australiei. Portugalia a protestat energic.

In cursul lunei Decembrie 1941, d. Eden, ministru de externe al Angliei, venind prin Murmansk, a avut o întrevedere cu Stalin, în care au pus la cale între altele, şi noua împărţire a Europei, ca răsplată al ajutorului dat de Rusia. Harta alăturată arată cam ce s'a cedat.

La 11 Ianuarie c., Egiptul a rupt relaţiile diplomatice cu Franţa.

La 15 Ianuarie c., s'a deschis la Rio de Janeiro, conferinţa pan-americană, spre a discuta care va fi atitudinea celor două americi faţă de evenimentele actuale. S'a căzut de acord, cu toată presunea Statelor-Unite de a forţa mâna pentru o imediată intrare în război, ca parlamentul fiecărui stat să hotărască care va fi atitudinea ţării respective.

In faţa cerbiciei Irlandei, de a-şi păstra neutralitatea, trupele americane, stăpâne pe Islanda, au debarcat şi în Irlanda, cu toate protestele. Ce zice Anglia? Vom vedea.

ARDEREA TRANSATLANTICULUI „NORMANDIE"

Fără a fi direct în legătură cu războiul, trebue să menţionăm că uriaşul transatlantic francez „Normandie", de 87.000 tone, care se afla refugiat la New-York, a luat foc şi s'a răsturnat.

Cauzele incendiului au fost provocate de modificările pe care autorităţile americane le făceau la bord pentru a transforma vasul în navă port-avioane, după ce echipajul francez fusese debarcat guvernul francez a cerut despăgubiri.

FRONTUL CONTRA BOLŞEVISMULUI

1941 :

1-2 Decembrie. In regiunea Rostovului, contra-atacurile bolşevice continuă. Incercările de eşire din Leningrad au eşuat.

3-4.XII. Aceeaşi situaţie. La nord bolşevicii au început evacuarea regiunei Hangoe. In cursul operaţiunilor vasul sovietic „Stalin" de 12.000 tone a fost capturat cu 6000 ofiţeri, soldaţi şi bogat material de război.

In celelalte regiuni frontul începe a se stabiliza.

5-7.XII. Finlandezii au ocupat Karhumaeki.

8.XII. Bolşevicii au încercat o debarcare pe coasta de West a Crimeii, care a fost respinsă.

9-10.XII. Atacuri şi contra-atacuri locale, în cari bolşevicii au fost respinşi cu mari pierderi. O încercare de eşire a garnizoanei din Sebastopol a eşuat.

11.XII. Finlandezii au distrus trei divizii bolşevice.

12-14.XII. Aviaţia germană a bombardat navele din portul Sebastopol.

15-16.XII. Frontul de iarnă se menţne, în ciuda disperatelor atacuri bolşevice. Aviaţia germană a bombardat cu efect linia Murmansk.

17.XII. Distrugătorul „Regele Ferdinand" a scufundat cu grenade, în apele de Nord-West ale mării Negre, un submarin bolşevic, care încercase a-l torpila.

18-23.XII. Disperatele atacuri ruseşti sunt respinse cu grele pierderi. La Sebastopol un vas de război a fost grav avariat de bombe aeriene. La Est de Taganrog a fost cucertă o puternciă poziţie bolşevică.

24-26.XII. Aceiasi situaţie. Incercările garnizoanei din Leningrad de a eşi din încercuire, s'a soldat cu un dezastru.

27-28.XII. Aceiaşi situaţie. In strâmtoarea Kerci aviaţia germană a scufundat şi avariat mai multe vase de transport.

24-31.XII. Trupele române-germane au reuşit să înainteze în sistemul de apărare dela Sebastopol. Bolşevicii, *fiind stăpâni pe mare,* au reuşit să debarce la Kerci şi Feodosia.

In 1942 :

1-4 Ianuarie. Toate încercările bolşevice de infiltrare au fost gâtuite cu mari pierderi pentru ei. S'a început ofensiva pentru aruncarea în mare a trupelor debarcate la Feodosia. Mai multe vapoare de transport au fost scufundate.

5-6 Ianuarie. Puternice formaţiuni aviatice germane au atacat regiunea Feodosia, incendiind 5 vapoare mari, avariind două distrugătoare şi un vas de transport.

7 Ianuarie. In Crimeea au fost nimicite forţele bolşevice debarcate la Eupatoria, iar *trupele române au decimat pe cele debarcate la Feodosia şi cucerit dealul Capela de lângă Sebastopol.*

Pe restul frontului atacurile bolşevice au continuat a fi respinse cu mari pierderi.

8-10 Ianuarie. Aceaşi măcinare a trupelor bolşevice cari se isbesc de „frontul de iarnă" german.

11 Ianuarie. Generalul german Manstein, comandantul trupelor din Crimeia, a citat, prin ordin de zi, brigada I a vânătorilor de munte români, care a smuls inamicului importantele înălţimi dela Tschorgunow în lupte crâncene. Ţinuta eroică a trupelor române a găsit nelimitată recunoştinţă a trupelor germane cu care au colaborat.

12-18 Ianuarie. Aceeaşi situaţie. Activitate aviatică în Crimeia.

19 Ianuarie. Trupele româno-germane au recucerit portul Feodosia, făcând 10.605 prizonieri şi capturând 85 care de luptă, 177 tunuri, bogat material.

20-31 Ianuarie. Cu toată vremea aspră, frontul german nu numai că rezistă contra generalului „Iarnă", dar în unele părţi se trece chiar la atac. Astfel la 29 Ianuarie în regunea Orel au fost cucerite 16 localităţi.

1-4 Februarie. Numeroase atacuri sovietice respinse la Est de Kursk, Charkow şi Taganrog.

5-8 Februarie. Trupele germane nu numai că resping, dar au început tactica încercuirilor. Intr'o anumită regiune au fost încercuite şi apoi distruse două divizii bolşevice.

9-15 Februarie. Pierderile bolşevicilor din ce în ce mai mari. Pe frontul Donetului *o formaţie de skiori români au contribuit, în mod deosebit, la succesul atacurilor.*

In rezumat : priceperea conducerii germane a hotărît trecerea în defensivă pe linia strategică, — Ladoga, Orel, Waldai, Kursk, Taganrog ; bolşevicii, cari nu cruţă oamenii, nici materialul, au dat continue asalturi, soldate cu pierderi. Iarna nu le-a fost nici de folos, nici învăţământ. Iar ostaşii noştri s'au acopert de glorie, la uscat, în aer şi pe mare. Marina a mai scufundat două submarine ,arătând din nou cât ar fi uşurat operaţiile din Crimeea dacă ar fi fost mai numeroasă.

CRONICAR

Forţele navale ale ţărilor beligerante la intrarea în război, după date oficiale.
Până în prezent, tonaju la scăzut. Japoni a mărit mult flota, neţinând seama de convenţia dela Washington.

FELUL	ANGLIA		AMERICA		ITALIA		GERMANIA		JAPONIA	
	Nr.	Tonaj	Nr.	Tonaj	Nr.	Tonaj	Nr.	Tonaj	Nr.	Tonaj
Cuirasate	20	640.700	17	534.300	6	160.354	7	158.9000	12	381.400
Crucişetoare grele	15	144.970	18	171.800	8	79.232	11	85.400	5	43.700
Crucişetoare uşoare	54	359.140	19	160.500	14	80.920	—	—	38	253.350
Portavioane	10	210.900	6	135.000	1	4.880	2	19.250	12	159.080
Torpiloare	181	240.925	172	308.760	131	115.344	62	99.480	135	152 840
Submarine	71	74.840	65	98.200	106	80.518	51	23.500	60	78 000
	351	1.671.475	297	1.408.560	266	521.245	133	386.480	262	1.068.320
	648 nave, cu 3.080.035 tone.				661 nave, cu 1.976.645 tone.					

GLASUL PRESEI

Rusia, Anglia şi chestia strâmtorilor în războiul din 1914—1918.

de Prof. Em. Diaconescu-Iaşi

Isbucnirea războiului în 1914 naşte din nou dorinţa Rusiei de a ocupa strâmtorile cu oraşul Constantinopole. De altfel, încă din Noembrie 1913, ministrul de externe al Rusiei S. Sazonov expuse ţarului necesitatea de a ocupa acest oraş important cu strâmtorile, spre aş asigura ieşirea la Marea Mediterană, în cazul când imperiul otoman s'ar fi desfăcut.

La 8 Februarie 1914 se ţine o conferinţă secretă, la ministerul de externe la Petersburg, cu scopul de a studia mijloacele în vederea operaţiunei proectate.

După începerea marelui război, cunoscând aceste dorinţi ale Rusiei, regele George V al Angliei spunea la 12 Noembrie 1914 lui Alex. Constantinovici Benckendorff, ambasadorul Rusiei la Londra: „Constantinopole trebue să fie al d-vs. — Constantinopole must be yours.

Intr'adevăr ţarul Nicolae II, încă în Noembrie 1914, îşi însuşi un asemenea proect, cu gândul la perspectiva isgonirei Turcilor din Europa şi la ocuparea Traciei meridionale până la linia Enos-Midia. Totuşi el era încă ceva mai rezervat şi se gândea la întocmirea unui statut internaţional pentru cârmuirea acestui oraş.

In orce caz pentru Rusia era o nouă confirmare a proectelor ei mai vechi în răsăritul Europei, în vremea ce Anglia renega vechea ei politică orientală. Rusia îşi fixa, astfel, ţelurile sale de război spre a justifica în faţa poporului sacrificiile ce trebuia să le facă. Era visul de totdeauna al ţarilor de a ajunge la Ţarigrad, acelaş ca al dictatorului roşu dela Kremlin, I. Stalin.

Politica britanică avea, însă, în Orientul Europei, cu totul alte scopuri. In toate timpurile Anglia a urmărit să ţină Rusia departe de Constantinopole şi de Strâmtori. Pentru asta a urmărit de aproape acţiunea politicei ţariste în răsărit, a luat parte la războiul din Crimeia şi s'a opus în mod permanent ca Rusia să ajungă la Strâmtori. In faţa pretenţiilor ruseşti, într'un moment destul de greu, în Octombrie 1914, guvernul englez, în dezacord oarecum cu regele George V, voia să ocupe Constantinopole pentruca acest oraş să nu ajungă în stăpânirea altei Puteri, în momentul încheerii păcii.

De sigur că un asemenea proect nemulţumi Rusia, care urmărea cu stăruinţă să ajungă la Constantinopole şi la Strâmtori. De aceia, dela Petersburg porniră intervenţii stăruitoare în sensul dorinţelor politicei imperialiste, precizându-se că numai astfel s'ar putea salva situaţia şi politica lui Sazonov, altfel grav compromisă, întrucât putea să fie considerat, în capitala Rusiei, ca un agent al politicei britanice.

Duma imperială arătă un interes deosebit rezolvării chestiunei Strâmtorilor în sensul dorinţelor Rusiei, exprimate de secole; numeroşi membri ai acestei adunări stăruiau pe lângă Sazonov ca să se folosească de împrejurări şi să rezolve favorabil această seculară problemă din Orientul apropiat. Asemenea pretenţii ale Rusiei erau, însă, o provocare, atunci caşi acuma, pentru toate ţările din sud-estul Europei, dar mai ales pentru România. „Rusia, scrie Sazonov, trebuia să stăpânească Bosforul şi Dardanelele, creiate, parcă, de natură să fie porţi pentru ieşirea produselor ruseşti, şi porţi de intrare pentru fabricatele importate de Rusia".

Dacă înlocuim numele lui Sazonov cu al lui Molotov, vom vedea că ţelurile politicei bolşevicilor sunt aceleaşi, sub masca ipocrită a principiilor de „libertate".

Conducătorul de atunci al politicei externe ţariste nu era preocupat de posesia oraşului Constantinopole, cât mai ales de stăpânirea Strâmtorilor. Asupra oraşului ar fi căzut de acord să i se întocmească un statut internaţional. Ţarul Nicolae II îşi exprimă toată satisfacţia când Sazonov îi prezintă referatul său asupra acestei probleme: „Vă datorez cea mai fericită zi din viaţa mea", îi spuse atunci Nicolae II.

Miniştrii ruşi prezentară şi ei un memoriu prin care cereau ca prin anexarea Galiţiei şi atribuirea oraşului Constantinopole şi a Strâmtorilor, Rusia să fie despăgubită de toate sacrificiile mari ce făcea.

Prin urmare Rusia îşi preciza scopurile ei de război. In această situaţie guvernul englez se văzu nevoit să facă concesiuni abătându-se dela politica tradiţională a Angliei. Intr'adevăr Londra comunică guvernului rus în Noembrie 1914, că, în cazul victoriei Aliaţilor, soarta oraşului Constantinopole şi a Strâmtorilor va fi aranjată ţinând seamă de dorinţele şi nevoile poporului rus.

Sir G. Buchanan, ambasadorul Angliei la Petersburg, făcea cunoscut lui Sazonov, la 14 Noembrie 1914, că guvernul britanic era de acord că „chestiunea Strâmtorilor şi a oraşului Constantinopole va trebui să fie rezolvată conform cu dorinţele Rusiei". Fără alte precizări. Ministrul de externe rus mulţumea „cu profundă gratitudine" guvernului englez pentru dovada de prietenie ce-i dădea. Dar totodată Londra comunică la 18 Noembrie 1914 că, în schimb, se găsea în „obligaţia" să anexeze Egiptul. Rusia conveni la aceasta, bucuroasă că se găsea în perspectivă să înfăptuiască planurile lui Nicolae I, din 1853.

In Februarie 1915 Anglia asigură din nou guvernul rus că nu se opunea ca imperiul ţarist să ocupe Strâmtorile, pretinzând numai anexarea Egiptului. „Impotriva intereselor sale, scrie Sir Ed. Grey, ministrul de externe al Marei Britanii, în memoriile lăsate. Marea Britanie trebue să consimtă atunci la cererea Rusiei, ca să nu compromită, tocmai în acele momente, alianţa şi lupta comună...".

Franţa era împotriva unei astfel de importante concesiuni ce se făcea Rusiei. In deosebi R. Poincaré, preşedintele republicei franceze, nu voia să convină la un astfel de acord: dar, în cele din urmă, din raţiuni de alianţă şi luptă comună, şi Franţa a fost nevoită să cedeze pretenţiilor Rusiei.

Sazonov a căutat, atunci, să precizeze care erau cererile Rusiei, şi anume: sfârşitul dominaţiei turceşti pe coasta europeană; stabilirea unei frontiere comune între Rusia şi Bulgaria pe linia Enos-Midia; creiarea unei frontiere ruseşti pe coasta asiatică de-alungul râului Sakaria; garanţia posesiunei Strâmtorilor prin cesiunea unei părţi din coasta meridională a Mării de Marmara. Şi spre a nu alarma prea mult ţările din sud-estul Europei, Rusia era gata să dea asigurări că nu vor fi stânjenite interesele economice ale Bulgariei, României şi Turciei asiatice, ca şi ale comerţului european.

In urmă mai adaugă şi eventuala ocupare de către Ruşi a oraşului Constantinopole.

In felul acesta Rusia închidea Marea Neagră şi-şi asigura dominaţia asupra Europei sud-estice, reducând la un adevărat protectorat ţările din această parte a Continentului, deci şi România.

In acelaş timp o mare agitaţie se produce în Rusia în vederea ocupării Strâmtorilor. „Războiul acesta n'ar avea nici un sens pentru noi, se spunea, dacă nu ne-ar aduce Constantinopole şi Strâmtorile... Ţarigradul trebue să fie al nostru... numai al nostru... ...Misiunea noastră istorică, datoria noastră sfântă este să restabilim crucea... pe cupola Sfintei Sofii...". In vreme ce numeroşi fruntaşi ai vieţii publice îi spuneau ţarului la Moscova că „dobândirea Strâmtorilor constitue un interes vital pentru imperiu, care primează faţă de toate celelalte avantagii teritoriale... Neutralizarea Bosforului şi Dardanelelor ar fi o combinaţie necomplectă, bastardă, plină de primejdii pentru viitor... Constantinopole trebue să fie un oraş rusesc... Marea Neagră trebue să devină un lac rusesc". Unii ruşi mergeau mai departe şi întrevedeau „anexarea oraşului Constantinopole, a Traciei, Armeniei, Trapezuntului, Persiei..." exagerări care nu găseau aprobare nicăeri, dar exprimau perspectivele tendinţelor politice ale Rusiei.

Goremikin, şeful guvernului rus, preciza şi el că „viitoul Rusiei se întrevede pe malurile mării, care scaldă zidurile oraşului Constantinopole".

Expediţia navală anglo-franceză din Februarie 1915 şi debarcarea nereuşită dela Galipoli, au produs îngrijorare la Petrograd, întrucât Ruşii se temeau că Anglo-Francezii biruitori nu vor mai părăsi poziţia lor din sud-estul Europei ; de aceia Sazonov se grăbi să aducă din nou chestia Strâmtorilor în discuţia Aliaţilor.

Interesele Franţei şi Angliei erau altele. Franţa însăşi îşi arătă dorinţa ca să susţină neutralizarea Strâmtorilor şi organizarea oraşului Constantinopole după un statut internaţional, asemănător cu cel al Tangerului.

Ţarul se credea, totuşi, în stare să rezolve radical „problema oraşului Constantinopole şi a Strâmtorilor... oraşul Constantinopole cu Tracia meridională şi malul asiatic al Bosforului vor trebui să fie încorporate imperiului meu...". Iar într'un Memorandum prezentat Angliei şi Franţei, la 4 Martie 1915, Sazonov preciza că „orice soluţie ar fi insuficientă şi nestabilă, dacă oraşul Constantinopole, malul stâng al Bosforului, Marea de Marmara cu Dardanelele, ca şi Tracia de Sud până la linia Enos-Midia, nu fac parte din imperiul rus". In plus Rusia mai pretindea şi malul asiatic între Bosfor şi râul Sakaria până la golful Ismid, insulele din Marea de Marmara precum şi insulele Imbros şi Tenedos. Franţa, prin M. Paléologue, ambasadorul ei la Petersburg, făcea cunoscut lui Sazonov, la 8 Martie 1915, că putea conta pe bunăvoinţa guvernului francez, în privinţa oraşului Constantinopel şi a Strâmtorilor. Anglia, cu rezerva încorporării zonei neutre din Persia — centrul Iranului cu regiunea Ispahan — răspunse oficial la Memorandum-ul rus, la 13 Martie 1915, că nu se opunea la înfăptuirea dorinţelor seculare ale Rusiei cu privire la Constantinopole şi Strâmtori, cu condiţia liberei navigaţii comerciale pentru Asia Mică şi ţările din sud-estul Europei.

R. Poincaré, continua însă, să se opună dorinţelor Rusiei; guvernul francez ar fi vrut ca oraşul Constantinopole să devină internaţional, iar Strâmtorile să fie neutralizate. De aceia, chiar, Ruşii îşi arătară „profunda lor recunoştinţă" către Sir Ed. Grey pentru sprijinul acordat în vederea satisfacerii cererilor imperiului moscovit.

In cele din urmă, la 5/18 Martie 1915 guvernele aliate conveniră să încheie un tratat cu Rusia,, prin care i se asigura, la sfârşitul biruitor al războiului, posesiunea Strâmtorilor şi a oraşului Constantinopole. Astfel imperiul ţarist, folosind împrejurările, reuşi să obţină adeziunea Aliaţilor în vederea expansiunei sale spre sud-estul Continentului şi spre Marea Mediterană.

Anglia renunţase, pentru moment, la politica ei tradiţională afirmată în Europa orientală. Ea, însă, nu pândea decât momentul să se degajeze de obligaţiile ce-şi luase. Acest moment a venit odată cu isbucnirea revoluţiei ruseşti, comuniste.

(Curentul)

Forţa noastră maritimă.

de Dr. Ilie Rădulescu

Ultima victorie din apele Crimeei, a submarinului nostru „Delfinul" — izbândă salutată dealtfel şi de înaltul comunicat al Fuehrerului — departe de a ne umple numai inimile de mândrie, ne obligă la o adâncă şi serioasă meditaţie asupra destinului marinăresc al României.

De aproape cinci luni, de când a izbucnit războiul între noi şi bolşevici, marina noastră, aşa inexistentă cum o credeau unii, se dovedeşte, totuşi, capabilă nu numai să apere o coastă destul de întinsă, ci şi să treacă la acţiuni ofensive care-au dezorientat pe inamic şi ne-au impus în respectul lui.

N'avem obiceiul să exagerăm, să supraevaluăm posibilităţile noastre. Şi ar fi ridicol, desigur, să vorbim de potenţialul nostru naval, în comparaţie cu ceeace a însemnat forţa sovietică în Marea Neagră. La apărarea ţărmurilor noastre a cooperat aviaţia română şi cea germană şi, mai ales, bateriile grele de coastă ale admirabililor noştri aliaţi, care-au interzis distrugătoarelor bolşevice orice imixtiune în apele româneşti. Cu toate acestea, cine n'a rămas totuş înmărmurit de temeritatea celor câteva nave româneşti de război, de îndrăzneala iniţiativelor marinarilor noştri, de curajul şi eroismul cu care tânăra noastră putere navală a onorat faptele de arme glorioase ale Patriei !

Nu se poate spune astăzi ce reprezentăm ca tonaj şi ca potenţial tehnic combativ, pe scara marinelor de război în apele răsăritene europene. Adevărul este, însă, că România n'a fost înzestrată cu marina comercială şi de luptă la care i-ar fi dat dreptul situaţia ei şi bogăţiile de care dispune. Politicianii noştri democraţi şi-au bătut joc şi aici de interesele ţării, nesocotind viziunea lucidă şi impulsurile testamentare ale înţeleptului Rege Carol I-iu, care a schiţat primele începuturi ale unei forţe maritime româneşti.

Am fi însă, poate, nedrepţi, dacă, înregistrând unele scăderi, ne-am năpusti numai asupra politicianilor, acuzându-i că au uitat istoria, care se însărcinează să dovedească acest adevăr : numai neamurile care au stăpânit apele au fost puternice şi au ajuns la o culme imperialistă. Realitatea este că, dacă nu s'a făcut decât foarte puţin pentru marina noastră, nici la prea mult nu se putea ajunge, cu o Rusie care nu era numai de câteva zeci de ori mai mare decât noi, dar care înţelegea să-şi rezerve şi un drept de exclusivitate în marea care scaldă şi pământul românesc.

Părăsit de democraţi şi contracarat de ruşi, destinul nostru marinăresc pâlpâia din ce în ce mai plăpând, agoniza aproape. Şi, dacă de un potenţial naval românesc nimeni nu mai vorbea măcar, dureros era că până şi avântul marinei noastre comerciale de dinainte de 1914, se stinsese într'o mare măsură. Sub Regele Carol I-iu, aproape tot traficul de mărfuri şi de pasageri între porturile sud-estice şi Orientul apropiat era asigurat de vasele româneşti. Vapoarele noastre de pasageri mai ales, elogiate şi socotite drept cele mai moderne în toate revistele străine de specialitate, erau prezente în toate porturile Asiei Mici până la Alexandria şi ajungeau re-

gulat la Napoli şi la Genova, la Marsilia şi la Barcelona, în fine la le Havre şi Rotterdam.

Aveam, pentru o ţară mică de abia 7 milioane de suflete, mândria unui început de desvoltare marinărească, dublat de un elan peste măsură de promiţător în ce priveşte cuceririle viitorului.

Ce-a urmat după 1919, cu afacerismul diverselor regii autonome, cu scandalul vaselor vechi cumpărate de România din tot ce alţii aruncau la gunoi, a fost mai mult decât desnădăjduitor.

A insista înseamnă a răsuci şi mai adânc în carne cuţitul atâtor dureri româneşti.

Dar iată că, cu toate vitregiile politicianiste, marina noastră dă o largă şi neaşteptată satisfacţie neamului, înscrie în cartea mândriei româneşti, o pagină dintre cele mai splendide de onoare şi de eroism, legitimând cele mai îndrăzneţe speranţe de viitor.

Supliniind, cu sufletul şi cu valoarea lor personală, toate lipsurile şi inferioritătile tehnice, marinarii noştri ajung să domine întinsurile Mării Negre şi să oblige forţele navale sovietice, infinit superioare la un război defensiv. Ba mai mult : cu singura noastră îndrăzneală, de fanatici ai apelor, îi atacăm pe bolşevici la ei acasă, le paralizăm mişcările, siguranţa manevrelor, şi-i scufundăm, când putem.

Ce dovedeşte ofensiva „Delfinului" şi-a distrugătoarelor noastre, altceva decât un real spirit marinăresc, la Români, o înclinare organică a noastră spre chemarea mistică a apelor ? Şi ce e mai de preţ pentru aspiraţiile unui popor : spiritul acesta viu, marinăresc, ori cifra tonajului, care se poate crea mult mai uşor decât puterea animatoare a omului ?

Schimbând, cu frenezie, cârma vasului cu puşca infanteristului, gata să debarce oricând şi să lupte pe uscat, marinarii noştri s'au întrecut pe ei, în faptele lor de arme, care certifică nu numai o nedesmînţită vitejie, ci o inegalabilă valoare militară. In consecinţă a spune numai : marina noastră a întrecut toate aşteptările ţării, este a rosti aproape o ofensă. Adevărul este că brava noastră marină s'a rupt ca o adevărată minune din străfundurile de viaţă şi de legendă ale neamului.

Omagiul, fierbintea mărturisire de recunoştinţă a ţării faţă de eroica ei marină, care, fără nici o pierdere, a impus duşmanului, mai mult decât toate sdravenile ei lovituri, durerea marei umilinţe a inferiorităţii ? Marinarii n'au nevoie de cuvinte. Ei pretind altceva : fapta neîntârziată a naţiei, sforţarea materială a Patriei pentru zidirea unei puternice marine comercială şi militară, demnă de importanţa şi de misiunea României. Ostaşii apelor noastre au consacrat virtuţile marinăreşti ale naţiei şi au deschis, cu elanul lor, drumurile adevăratului destin românesc pe mare. E rândul Patriei acum să facă din acest destin o realitate.

După prăbuşirea Rusiei Sovietice, rămânem cel mai însemnat popor la Marea Neagră, cu cea mai temeinică îndreptăţire de a fi puntea pe apă între Europa şi Orient. Dumnezeu ne-a pus la îndemână tot ce poate să servească ideei de a face din România o mare putere maritimă, o redutabilă forţă navală. Schimbul de mărfuri dintre cele două continente care-şi dau întâlnire în inima apelor noastre, numai vasele româneşti trebuie să-l facă. Şi libertatea mărilor, care dau respiraţie Europei răsăritene, deopotrivă, numai cetăţile noastre plutitoare sunt datoare s'o asigure.

Forţa noastră pe mare este un imperativ de maximă urgenţă. Nici o clipă de întârziere nu trebuie să mai impieteze asupra unui destin românesc, care-şi aşteaptă de prea multă vreme mărturiile implacabile ale faptei.

Şantierele noastre navale şi braţele de muncă ale ţării trebuie să asigure României cuvântul ei hotărîtor în Marea Neagră. Nu vom servi astfel numai interesele româneşti, ci şi certitudinile de viaţă şi de paşnică desvoltare ale nouii ordini europene.

(Porunca Vremii)

Marina noastră

Nu posedăm o flotă navală maritimă impunătoare, din punctul de vedere al numărului şi al tonajului. O ştim cu toţii şi o ştie toată lumea. Dar posedăm, şi în acest domeniu, acelaş elan, aceeaşi vitalitate, acelaş foc sacru al eroismului şi al spiritului de sacrificiu caşi în luptele date pe uscat sau în aer.

Flota noastră, aşa modestă cum e ea, a reuşit nu numai să ţină piept unor forţe navale inamice cu mult superioare, dar şi să dea lovituri de răsunet în propriile ape teritoriale ale inamicului.

Ordinul de zi pe urmată, în care Mareşalul citează pe aceşti eroi ai mărilor, arată că, în special în cursul luni Octombrie, flota română a executat operaţiuni de cea mai mare importanţă în apele Mării Negre, contribuind, într'o mare măsură, la succesul luptelor date de armată şi aviaţie.

E uşor de închipuit ce-ar fi putut realiza aceşti bravi marinari ai noştri, dacă s'ar fi găsit cineva care să se gândească mai de mult la desvoltarea şi înzestrarea flotei maritime de război. După cum e uşor să întrezărim ce-ar putea realiza aceşti pasionaţi ai zărilor infinite, în domeniul marinei comerciale, atunci când transporturile pe apă ar reintra în normal.

Suntem convinşi însă că, dacă până acum, acest important sector de afirmare românească a fost neglijat, nu tot acelaş lucru se va întâmpla şi pe viitor. Cu atât mai mult cu cât problema transportului pe Marea Neagră va deveni pentru noi şi mai importantă, odată cu noua ordine europeană.

Bravii noşstri ostaşi-marinari ne-au dovedit prin curajul, iniţiativa şi priceperea lor, că avem dreptul să aspirăm la o situaţie mult mai evoluată în domeniul maritim.

Este un semnal şi un imperativ al momentului, de care trebue să ţinem seama.

I. V.

(Viaţa)

Delfinul

O Delfinul !... Şi totuşi Delfinul s'a purtat vitejeşte. bucurându-se chiar de atenta citare a unui important comunicat german. Obişnuiţi să ne subestimăm totdeauna, suferind de un curios complex de inferioritate şi porniţi să admirăm ce este al altora, mai mult decât ce ne aparţine, noi am putut trece prea uşor peste această faptă de arme a submarinului *Delfinul*. Dar *Delfinul* n'a aşteptat aplauze pentru a-şi face datoria...

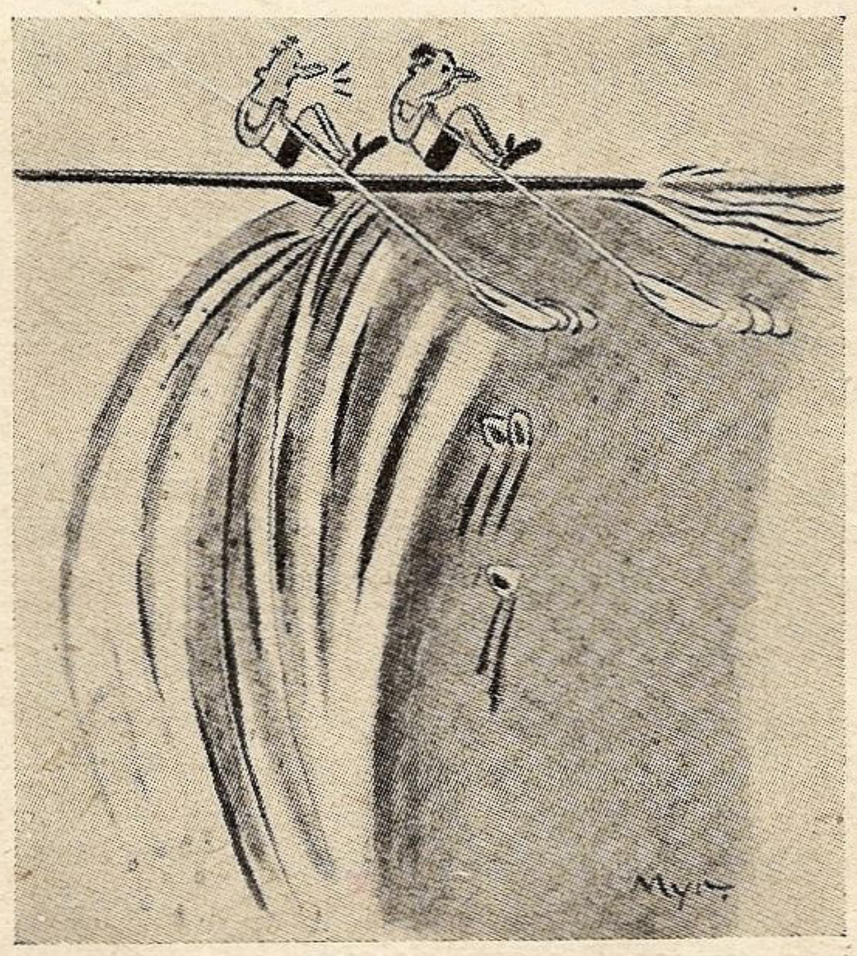
Dacă România ar avea în ceasul de faţă câteva submarine în apele Mării Negre ar fi alta situaţia ei pe harta războiului şi a lumii. Respectul pe care l-am cucerit în Europa prin eroismele din faţa Odesei, dela Bug, dela Marea de Azov şi din Crimeia, ar creşte nemăsurat, dacă România şi-ar fi permis o mai largă politică marinărească dacă ochii ei ar fi iscodit viitorul războiului pe apă şi dacă Statul de ieri şi-ar fi dat silinţa să ne dăruiască mai multe unităţi care să poată vorbi în Marea Neagră.

O timiditate suspectă ne paralizează toate eforturile

şi ne limitează orizonturile. Am rămas la vechile superstiţii că nu putem să fim decât un neam de plugari şi de păstori, de crescători de vite şi de oameni ai uscatului. Marea ne sperie şi ni se moaie curajul când îndrăznim să vorbim de o mai energică politică de înarmare marină. Şi totuşi va veni vremea când va trebui să ieşim din această fază a unei tradiţii care se perimează în fiecare zi câte puţin. România stăpâneşte o importantă ieşire la mare. România are la îndemână Dunărea şi Gurile ei. România stă în imediata vecinătatea Strâmtorilor pe unde respiră toată viaţa economică a ţării şi este în permanenţă obligată a coborî către apele calde ale Mediteranei. România este capul de pod al exportului Europei centrale în Orientul apropiat. România nu poate să se închidă în vechile ei normative de politică militară şi comercială, în timp ce alte naţiuni caută să-şi lărgească spaţiul vital. Impotriva celor cari cred că noi n'avem ce căuta pe mare, noi cutezăm astăzi să afirmăm că România va fi constrânsă de împrejurări şi de nevoia de existenţă, să facă o vastă politică marină.

Oamenii nu ne lipsesc. Ne lipseşte însă perspectiva de interpretare a problemelor viitorului şi voinţa de a descinde în arena acestor desbateri noui cu tot elanul necesar. Delfinul a dat o lecţie timoraţilor de prin saloane şi birouri. Se poate, aşa dar.

(Porunca Vremii)



— **Tinere, tinere! Nu ramezi în ritm cu mine!**

Dunărea rută principală de comunicaţie între Marea Nordului şi Marea Neagră.

Berlin, (UTA). — In cadrul spaţiului european de trafic, poate chiar înaintea terminării războiului, va trece în mod special, pe primul plan, o cale navigabilă. Ea va întrece atunci, prin capacitatea de trafic şi de tonaj, toate celelate rute navigabile. Noua organizare politică a Europei vine în sprijinul ei într'o mare măsură. Nici un alt fluviu european n'a suferit mai mult depe urma contrastelor politice, ca Dunărea. Această situaţie s'a răsfrânt şi asupra organizării tehnice în mod foarte considerabil. Dar aceasta a fost posibil numai atât timp cât orientarea economică a ţărilor dunărene s'a făcut sub influenţe şi în direcţii diferite. Pacificarea economică în acest spaţiu şi independenţa economică a Europei asigură traficului pe Dunăre un mare viitor. Incă de pe acum Ungaria, România şi Bulgaria şi-au îndreptat toate sforţările spre modernizarea instalaţiilor lor portuare şi a flotei fluviale. Spaţiul de tonaj existent actualmente, va putea reprezenta într'un scurt timp un procent mic faţă de capacitatea totală de trafic.

Incă din 1933, Germania a grăbit construcţia canalului Rhin - Main - Dunăre. Abia realizarea acestei diagonale de mare trafic continental face posibilă o economie într'un mare spaţiu, care să cuprindă întreaga Europă. Prin această rută fluvială se ajunge la o paralelă între economia montană industrială a ţinuturilor din estul Europei şi cea agricolă din sud-estul european. Tehnica croeşte drumul economiei. Datorită acestui fapt, pentru Dunăre au început zile mari. Afară de Rhin şi Main, vor fi unite cu Dunărea şi Elba şi Oder, lacul Constanţa şi marea Adriatică, Canalul Rhin - Dunăre, va fi mai important pentru Europa decât canalul Suez.

Acestea au contribuit la hotărârea României de a învesti 160 mil. lei pentru construirea unui canal, care să unească cu Dunărea capitala ţării. Mai departe s'a proectat legarea portului Constanţa cu Dunărea printr'un canal, fapt prin care se face posibil un drum mai bun şi înainte de toate mai scurt, al Dunării spre Marea Neagră. Aceasta capătă o importanţă cu atât mai mare, cu cât acest port, Constanţa, şi-a mărit traficul de vapoare la 370.000 tone, în raport cu 164.000 tone, la cât se ridica în prima jumătate a anului 1940. Exportul de mărfuri românesc, pe Dunăre a comportat în 1940 circa 2,13 mil. tone, iar în anul 1939, 1,89 mil. tone. O situaţie similară au şi celelate porturi dunărene ale statului bulgar, ungar şi croat.

Viitoarea diagonală de trafic dintre Marea Nordului (Atlantic) şi Marea Neagră, va avea răsunet tot atât de epocal, ca odinioară canalul Suez sau Panama. Prin această viitoare rută fluvială, centrul Europei va dispune atunci de două sisteme de canale, diagonal şi orizontal, canalul central şi canalul Rhin - Main - Dunăre. Ramurile de trafic al acestuia din urmă se vor întinde departe în răsărit şi va libera acest spaţiu de izolarea sa economică. Această realizare este o misiune de o importanţă politică şi economică primordială.

(Argus)

Omul şi Marea

de Charles Baudelaire

Tu, Om stăpân pe tine, mereu vei iubi Marea!
Căci Marea ți-e oglinda; în undele ei verzi,
In zbuciumul lor veşnic, tu sufletul ți-l vezi,
Iar spiritul tău este adânc şi-amar, ca şi ea.

In chipul tău adesea îți place să te-ascunzi,
S'o 'mbrățişezi cu ochii, s'o strângi în brațe vrei
Şi'n sgomotul sălbatec al plânsetului ei
A inimi-ți vâltoare încerci să ți-o ascunzi.

Şi tu şi ea, voi sunteți discreți şi 'ntunecoşi;
Tu, Om, n'ai fost de nimeni până acum pătruns;
Tu, Mare, totdeauna cu grije ai ascuns
Comorile-ți intime de ochii curioşi.

Şi iată totuşi secoli atâția risipiți
De când fără căință şi milă vă luptați;
Atât de mult măcelul şi moartea adorați,
O, luptători de-apururi; o frați nedespărțiți!

In româneşte de *C-dor N. T. CRISTESCU*

Peisaj dunărean

de Lt. (r.) EMIL VÂRTOSU
din Marină

Trece monitorul, *Doru'şi potoleşte,*
Dudue motorul, *Sufletul stingher,*
Prova taie 'n goană *r călătoreşte*
Drum peste bulboană. *Intre abis şi cer!*

Când elicea scurmă *Dorul şi-l trimite*
Apa, şi frământă *Val cu val spre voi,*
Dunărea în urmă, *Sălcii înverzite,*
Monitorul cântă. *Sălcii din zăvoi...*

Zumzăe 'n motoare, *Dunăre bătrână,*
Ţiuie 'n sifleu, *Luncă de popas,*
Doru'şi spune în soare, *Salcie ce'ngână*
Monitorul meu! *Valul, pas cu pas!*

Salcie bătrână,
Suflet fără glas,
Inimă ce'ngână
Dorul de pe vas...

Zbucium

Dece oare muzica-mi aduce
In loc de alinare chin?
Oare trudita mea viață
Prin ce-aş putea eu s'o alin?
Ori dorurile-s ca a mării valuri,
Care se sparg de înstrăinate maluri,
Ş'apoi s'ascund după furtună
Şi in adâncuri se adună
Ca trupul mării să-l frământe
In hulă, sbucium fără de cuvinte...

ELENA MARIA MUNTEANU
(Măicuța)

Asemănare

De câte ori privesc la tine, mare,
Când ning din ceru'nseninat scântei,
Mi-apar în gând, deodată, ochii ei
Şi păru-i blond ca aurul din soare.

Când fac popas pe umedele-ți maluri
Şi'n degete îți vântur trist nisipul,
Parcă-i desmierd, ca altădată, chipul
Ca spuma de pe crestele de valuri.

Iar când pe'ntinsu-ți stelele-argintate
Curg în luciri de mistice safire,
Mă înfior de-a ta nemărginire
Albastră ca privirile-adorate.

Şi când în pumni de nori sticleşte luna
Şi-şi oglindeşte fața peste ape,
O clipă-mi văd iubita iar aproape
Apoi pierdută pentru totdeauna...

MARIAN DEM.-CORĂBIERUL

In Larg

Alunecând talaz după talaz
Spre-apusul roş, în nouri de hermină,
Işi pleacă marea verdele grumaz
Infăşurat în alge şi lumină.

Pe spumele pierdute'n depărtări
Doar gândul pleacă în călătorie,
Plutind spre portul alb al unei țări
Necunoscută încă 'n geografie.

Şi înălțând catargele în soare,
Pe valurile 'n sclipet de beteală,
Iluzia — eternă călătore —
Va face mâine 'n infinit escală.

MARIANA MOISA

O! Mare ...

Ti-am împletit din anii mei cunună
De năzuinți, pe'ntinsul tău, brodate
Cu străluciri de pietre nestimate
Şi fire de argint toarse din lună.

Te-am sărutat cu buze tremurânde
Şi te-am cuprins cu brațele-mi necoapte;
Mă sfătuiam cu tine zi şi noapte
Şi-am plâns în unduirile-ți plăpânde.

Căci m'ai crescut cu dragoste de mamă
In scutece de spume şi dantele,
Mi-ai adâncit în ochi ninsori de stele
Şi-amurguri poleite cu aramă.

Mi-ai despicat spre lumi de basm cărare
Şi mi-ai ascuns în suflet o comoară:
Iubirea pentru CRIST şi pentru ȚARĂ —
Simbol de nemurire şi de soare.

. . . . . .

Acum, când sunt bătrân, iubită mare,
De mi s'o stinge-a anilor făclie,
Tot tu să-mi țeşi din valuri — pe vecie —
Un giulgiu 'mpodobit cu flori de zare!

MARIAN DEM.-CORĂBIERUL

Rugă

Închinăm, cu toții, icoanei Tale sfinte,
Sărutăm, de vremuri noui, vestirea,
Tu ne-ai ocrotit, cu caldul de părinte
Ai dat izbândă dreaptă, acuma și 'nainte,
Prea-Sfântă Născătoare și fără de prihană,
Maria!

Acoperă cu brațul corăbiile Tale
Și navelor de pază trimite mântuirea,
Împrăștie furtuna, trimite-o 'ndepărtare
Să sfarme crud dușmanul din câmpiile sale
Prea-Sfântă Născătoare și fără de prihană,
Maria!

Marinarii călăuză Te are fiii Mării,
Tu suflete le stai, căci Tu aduci tihnirea,
Corpuri obosite, și strecori dorul zării
Asupra-le uformic, de-unde-alungi toți răii
Prea-Sfântă Născătoare și fără de prihană,
Maria!

Când în departe nava abia se mai zărește
Trimite mâna-Ți caldă să dea binevestirea,
Că ne-ocrotește pe ape, căci mâna Ta păzește,
Ne-aprinzi lumini în suflet, de moarte ne ferește,
Prea-Sfântă Născătoare și fără de prihană,
Maria!

Vezi-vom porni, în iureș, spre alte zări și ape,
Vei fi cu noi în luptă și dă-ne izbăvirea,
Te vom slăvi, în imnuri, cu harpe și în șoapte,
Depărtarea aspră să nu te știm departe
Prea-Sfântă Născătoare și fără de prihană,
Maria!

Sergent radiotelegrafist
VASILE OPROVICI
din Marina Regală

Stropi de valuri

Omul este ca o barcă
Ce plutește'n valul vieții;
Cuvântul lui este busola;

Inima lui e pilotul;
Cumpănirea e Oceanul
Și mormântul-port!

GH. DUMITRESCU

Lacrimi Marine

Plânge marea?
Dacă plânge, cine crede plânsul mării?
Cine poate crede valul
Care cântă madrigalul
Infrățirii cu abisul,
Cu pieirea
Și cu visul...
Marea este 'nșelătoarea celor care cred în ea.
Dacă plânge câteodată în lungi spasmuri de amantă
Plânsul ei nu este plânsul dureroaselor iubiri
Incepute
In credințe infinite și sterile
Și sfârșite
Între lacrimi inutile...
Plânsul ei e totdeauna plânsul rece de bacantă.
Plânge marea!
Și când plânge,
Valurile ce se sbat,
In cadența dezolării,
Par un rânjet nesfârșit
Ce s'aruncă
Mateloților naivi care dorm în fundul mării.
Plânge marea!
Cine însă poate crede plânsul mării
Când atâția mateloți
Ce-au avut credință' n ea
'Și-au cântat cu frenezie
In penumbra înserării
Madrigalul înfrățirii
Cu abisul,
Cu pieirea
Și cu visul...

GEORGE IONALGE

Către Mare

Mă chemi, cu glas de tunet și de vis,
O mare'n care cerul larg s'afundă,
Cu norii pe albastrul său abis,
Pe unde fuge al razelor surâs.
In sufletu-mi e adâncul tău amar,
Iar gândul meu, zadarnic și fugar,
I-o pasăre cu aripi frânte, ciugulind
Scântei și praf din stele,
Pe care-l duce'n cuiburi de mărgean,
Și-l cerne peste doruri neîmplinite,
Ce se'mpletesc, ca alge încâlcite,
Mai multe și mai grele, an de an.

LENORE

Marea

de ADRIAN HURMUZ

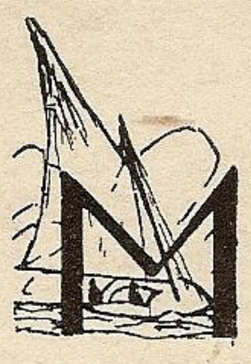
Noi în de noi, marea tresaltă și saltă
Printre pereți, perlele stelele'nvoaltă.
Valuri de val, maluri de maluri avântă,
Luna pumnal, sân de mătase împlântă.

Marea un măr, mirele'n mare recade
Luciu-ascuțit de pumnale, de săbii, de spade.
Valuri de mal, marea închină suspină
Maluri de val, lumina'nserează'n surdină.

Când se închid ochii pe lungele gene,
Bucle de alge, buze de-opal și sirene
Marea recade și cade în larga-i găuace
Viața e toarsă întoarsă în noapte se'ntoarce.

Când vrei să pleci ?

din romanul „UN PORT LA RĂSARIT" de RADU TUDORAN



'AM trezit cu oasele sdrobite, cu năprazнice dureri de cap, în jeţul larg de pe terasă. Soarele se ridicase spre zenit, pe un cer fără nori, şi îmbrăca zarea într'o lumină clară. albă. O briză uşoară, dela nord, făcea să fluture încet ramurile salcâmilor şi împingea spre mare câteva bărci leneşe cu pescari.

Comandorul, foarte palid, slăbit, cu vinele gâtului ieşite ca după o lungă boală, mă priveghia, din celălalt jilţ. Nu-mi aminteam tot ce s'a întâmplat dar simţeam că trebue să mă ruşinez ; sufletul îmi era amar şi veşted. După o tăcere lungă, am lăsat capul în piept, descumpănit :

— Domnule comandor, am şoptit, cred că sunt bolnav ; nu ştiu ce otravă am băut, ce blestem s'a împlinit. Nu mă mai pot rupe de amintiri. Am trăit în oraşul acesta, pe deplin, vieaţa lui turbure ; îi ştiu toate cârciumile, toate patimile, toate murdăriile. Sunt liber să plec şi nu ştiu încotro s'o iau...

Comandorul ridică încet ochii :

— Trebue să pleci de aici, spuse. Nu eşti cu nimic dator acestor oameni. E o eleganţă inutilă simţimântul care te ţine pe loc : compasiunea pe care le-o porţi. Dumneata vii dintr'o lume, ei sunt din alta. Nu te confunda cu ei. Aici este hotarul nu numai între două popoare ; este hotarul fierbinte, bolnav, dureros ca o rană mereu deschisă, între două lumi. Dumneata vii din lumea senină, calmă, zâmbitoare, a latinităţii — pe ei, vecinătatea lumii noastre slave i-a apropiat de întunerec. Pleacă de aici până nu-ţi uiţi drumul înapoi, spre lumină.

O înfiorare îi scutură umerii încovoiaţi. Işi trase mantaua pe genunchi şi urmă, cu un tremur ca de frig, în glas :

— Nemărginita, întunecata, necugetata lume slavă !... La noi totul e mare, murdar şi posomorît. Trenurile noastre merg pe altfel de şine decât merg celelalte trenuri ; vagoanele noastre sunt largi, ca nişte biserici şi necurăţate, ca nişte grajduri. Scriitorii noştri sunt întunecaţi şi tragici. Gânditorii noştri îşi pun întrebări, nu ca să le lumineze ci ca să intre mai adânc în besnă, să arate oamenilor nu armonia universului, ci haosul. Cântecele noastre vesele sunt cântece de beţie, fiindcă noi căutăm în băutură tot ce mintea noastră nu poate cuprinde şi tot ceea ce vieaţa nu ne poate da... In colo suntem foarte trişti şi foarte greu de înţeles. Uită-te pe malul celălalt; acolo sunt totdeauna nori negri pe cer... Ei se întind peste o împărăţie la fel de neagră... Avem pământ mult şi nicăeri nu cresc mai multe buruieni şi mai multă zădărnicie, ca pe pământul nostru. Pleacă de aici, dela acest hotar, din marginea acestei necugetate lumi slave, care nu ştie prea bine, ce deosebire este între fericire şi nenorocire, între noapte şi zi, între diavol şi Dumnezeu. Nu eşti făcut din lutul nepăsător, din care suntem făcuţi noi. Pe noi vieaţa ne încovoaie şi trăim aşa, încovoiaţi, continuăm să răsuflăm, cu fruntea lipită de ţărână. Pe dumneata te nărue ; nu cunoşti măsura de mijoc, a resemnării. Noi aplecăm capul şi spunem : Nicevo ! Dar în ce limbă din lume mai există un cuvânt cu astfel de înţeles ? Nicevo : — nu-i nimic, lasă nu-ţi face inimă rea, ce-ţi pasă !

Intoarse capul spre malul rusesc şi rămase aşa, cu ochii pierduţi în depărtarea cenuşie.

— Nicevo ! murmură, nicevo ! Iată tot ce ştim despre sufletul nostru. Iată un cuvânt care ne cuprinde pe noi toţi, de aici până în fundul Siberiei, pe noi toţi, cu mântul şi vieaţa noastră. Trebue să pleci de aici dintr'o rasă căreia nu-i prieşte suflul slav, de dincolo

Se întoarse, cu privirea obosită.

— De ai şti câte colţuri senine de pământ sunt lume ! spuse, pe gânduri.

Apoi un val de însufleţire îl făcu să ridice frun

— De ce nu te duci să le cauţi ? urmă, cu glasul viu. Toate drumurile sunt libere... Du-te pe mare singurătatea ei ai să găseşti tocmai ce îţi lipseşte găseşti alte temeiuri de vieaţă ; ai să te speli de ţi-a turburat sufletul aici.

După o clipă continuă, cu un început de tristeţe

— Mă gândisem la o crucieră pe care s'o facem preună ; ai spirit de marinar, o ştiu, ai fi mers... Din norocire eu nu mai pot pleca !...

Şi zâmbi cu colţurile gurii lăsate amar, în jos :

— Marea la început te oboseşte, dar pe urmă îţi aşezi vieaţa în ritmul ei... Ai putea să pleci, de gaz, la Sulina, pe lângă coastă. Dacă ar fi furtună refugia la Zibrieni. Dela Sulina la Constanţa, cu bun, ai face numai o zi. De acolo ai putea să mergi departe, tot pe lângă coastă, pe drumul mahoanelor ceşti, care încarcă grâu, la Caliacra, Burgas, San fano până în Bosfor. Pe drum ai să deprinzi navi îţi dau de aici, tot ce-ţi trebue : busolă, hărţi, cronometru. Numai sextantul trebue să-l iei, dela tanţa. Dar n'ai să ai nevoie de el, decât în Medi Toamna are să te prindă la Pireu. Nu poţi să-ţi ce frumos e arhipelagul în acest anotimp ! Şi de ţi se deschid atâtea drumuri : poţi să porneşti spre pe lângă coastă, să ocoleşti insula Cerigo şi să Adriatică ; sau spre răsărit ,printre Keos şi Syra miazănoapte de Naxos, să atingi insulele de pe Asiei-Mici, pe urmă Rhodos. Să mergi mai departe frontiera siriană, sau, dacă te încumeţi, să părăseşti coasta şi să încerci o traversadă către sud, la A dria. Când aici vine crivăţul de pe Nistru, ai fi pe egipteană, unde atunci înfloresc portocalii !...

Il priveam înmărmurit, fiindcă simţeam cum v acestea izbeau în sufletul meu o membrană cu pro rezonanţe. Zâmbind blajin, comandorul se ridică voie din jilţ şi se întoarse cu faţa către sud, u lumina albă a amiezii, se vedea, neclar, pe orizon subţire, cenuşiu, al insulei Carolina şi farul dela

— Nu te atrage marea ? mă întrebă, zâmbi tr'una blajin.

Acum câteva zile mă întorsesem de acolo, răp cum, mirosul de sare şi de algă putredă care îm teau încă în nări, murmurul talazurilor rare, spa neş în bordaj, pe care continuam să le aud, obs legănatul lor larg şi amplu, vântul aspru arzându- brazul, lumina soarelui resfrângându-se lucios din şi orizontul, mai ales orizontul acela circular, at neted şi de gol, orizontul dincolo de care e iarăşi apă, exercitau din depărtarea aceea unde privea c dorul zâmbind, o stranie chemare.

— La început te oboseşte, spuse el, întorcându- şi firesc ; suntem prea mici pentru măreţia ei.

Apoi se apropie, şi-mi puse uşor mâna pe umă vindu-mă fix, în ochi :

— *Când vrei să pleci ?* mă întreabă.

— *Cât de curând !* şoptii, după o pauză, cu mântul de teamă şi de plăcere, de eliberare, pe încerci când te arunci de undeva de sus, în valur

URSOAICA „MASCA"

Traduee e şi prelucrare după M. O. von KUBE
de C. A. DELATYRAS şi S''ARLAT PREAJBĂ

V

Seara liniştită de primăvară, s'a lăsat pe golful Napolitan.

Dangătul clopotelor bisericilor a încetat.

S'a stins ciudata gamă a tonurilor roze şi violete dinspre scăpătatul soarelui.

Lumina verzuie a lunii inundă oraşul alb. O cale largă şi argintie se întinde, prin golf, până la silueta albastră a insulei Capri. Deasupra vârfului, adormit al Vezuviului pluteşte un nor de ceaţă, că nu se mai vede nicio urmă de flăcări vulcanice.

Mirosul portocalilor înfloriţi, e dus de adierea vântului uşor, din când în când, spre malul mării.

E linişte pretutindeni : peste ape, în cer şi pe pământ.

O dulce lene — sau acel „dolce far'niente", atât de plăcut localnicilor, — domneşte în toată fiinţa vieţuitoarelor, care vegetează cu ochii închişi.

Vasul „Steaua" e ancorat în portul Neapole.

Marinarii sunt în repaos. Toţi stau pe bănci, pe scaune, sau privesc de pe balustradă. Arar se mai aud glasuri omeneşti. Noaptea se lasă pe îndelete. E o vrajă sub lună şi stele.

Convorbirile au încetat. Unii s'au adâncit în gânduri, alţii au aţipit ; ceilalţi ascultă cântecele ce se aud, în acompaniamentul ghitarelor şi mandolinelor, dintr'o barcă ce s'a oprit la scara vasului.

Sublocotenentul de serviciu, sprijinit de balustrada scării, priveşte, cu plăcere, tabloul viu din barca cu muzicanţi. Pe o punte mică, în mijlocul bărcii, ard câteva lumânări. Razele luminilor se înalţă drept în aerul liniştit al nopţii.

In sunetul mandolinelor, plâng coardele ghitarelor. Voci frumoase şi calde modulează melodii, pe vechi motive, arii cunoscute : *Funiculi... Santa Lucia... Adio bella Napoli...* arii cari capătă, în această splendidă seară a Italiei de sud, o deosebită şi atrăgătoare frumuseţe.

Atenţia sublocotenentului s'a îndreptat, de mult, dela tabloul total, la o părticică a tabloului, ce-i fixează interesul la un „caz special" ; căci, la fiece moment, când privirea îi întâlneşte ochii negri şi mari ai grăsuţei napolitane, care s'a instalat la cârma bărcii şi zâmbeşte provocător cu buzele-i roşii, inima sublocotenentului sau se opreşte, sau bate furtunos.

Muzica schimbă tonalitatea şi ritmul, cântă pe un motiv nou şi îmbătător.

Frumoasa napolitană cu ochii negri şi mari, a sărit, deodată, pe puntea bărcii, care, deşi are o suprafaţă destul de redusă, ea a început vârtejul viforos al tarantelei.

Alături de sublocotenent, care s'a aplecat peste balustradă şi nu-şi mai poate ridica ochii dela graţioasa dansatoare, care tremură în beţia dansului, a apărut, o massă neagră şi mare.

Este Maşca, ursoaica depe vas, care mormăie încet, satisfăcută şi ea de ceeace vede şi aude ; cu labele-i enorme, bate măsura pe podeaua punţii, în tactul muzicii, balansându-şi botul uriaş.

Atunci, mai tare şi mai repede sună coardele. Ritmul dansului se înteţeşte nebuneşte, apoi devine turbat.

Sublocotenentul este numai ochi.

Maşca şi-a întins botul şi, din ce în ce mai neastâmpărată, ea priveşte, cu ochii ei mici, o priveliştе cu totul nouă pentru ea.

Deodată, se auzi un sgomot surd de cădere a unui corp greu, în apă. Câteva voci strigă speriate. Luminile s'au stins. Muzica a încetat. Barca dispăru, şi dispăru şi „ea", — napolitana cu ochi negri...

Ca deşteptat din sfera gândurilor plăcute în care se găsea, sublocotenentul privi, îngrozit, apa turburată şi neagră ; iar vocea secundului, care da ordin să se lase imediat barca de salvare, îl trezi din buimăceala în care fusese adâncit.

Un tablou îngrozitor : lângă bordul vasului, apăru la suprafaţă barca răsturnată, împrejurul căreia înnotau, strigând şi văitându-se disperaţii italieni, cu ghitarele şi mandolinele lor. Inăuntrul acestui cerc, Maşca pufneşte pe gură şi pe nas, apa ; iar cu labele-i lăbărţate, bate valurile ce o copleşeau.

Barca de salvare fu lăsată, parcă împinsă de un resort mecanic şi începu să adune pe muzicanţii înebuniţi de spaimă.

Maşca fu trasă pe scară şi trimisă „la arest", la locul dela prova.

Bietul sublocotenent aude, ca printr'o ceaţă groasă, cuvintele aspre ale secundului, care vociferează că totul s'a petrecut din cauza lipsei lui de atenţie şi supraveghiere. El este însă departe de toate acestea. Se gândea cu totul în altă parte.

Velbotul tocmai atunci se întorsese dela mal, cu un locotenent de administraţie.

Sublocotenentul nu-şi dăduse încă bine seama de cuvintele aspre ale secundului, când văzu, cu disperare, cum locotenentul de administraţie, — un tânăr frumos, — scoase din apă pe napolitana care-şi pierduse conştiinţa şi o aşează, cu grije, pe pernele din velbot. Şi ea, — o, trădare ! numele tău este femeie, — deschizând ochii, acei minunaţi ochi negri, surâde, cu un zâmbet dulce, salvatorului ei, — *locotenentul,* — de-acum, declarat adversar, în gândul intim al sublocotenentului.

Maşca mormăe amărâtă şi disperată, fiind ţinută în „stare de arest".

In inima secundului apar, din nou, vechi bănueli în privinţa „pasagerei" stranii de pe vas.

Comandantul depe „Steaua", este uimit şi enervat de cererile exagerate ale italienilor, cari impun dese şi prelungile vizite la mal ale locotenentului de administraţie „pentru aplanarea conflictului".

Deacum încolo, sublocotenentul a hotărît, fără nici-o rezervă, să devină un adevărat lup de Mare, pentru care femeile nu mai contează — în viitor.

VI.

E o dimineaţă limpede şi strălucitoare. Apa din radă pare a fi îngheţată, că pe faţa ei se oglindeşte, în toate amănuntele, silueta graţioasă a vasului „Steaua". La tribord se îmbracă, la barcaz, saci şi coşuri. Tremurând de frigul dimineţii, se strâng la scară ordonanţele ofiţerilor, cei însărcinaţi cu aprovizionarea. Subofiţerul cu aprovizionarea încearcă să obţină dela nostromul Nichita, încă doi oameni pentru serviciu.

Nichita aprobă şi apoi se coboară în cabină, unde îl aşteaptă cafeaua, gata, aburoasă, pe care îi place să o bea liniştit, înainte de toaleta vasului.

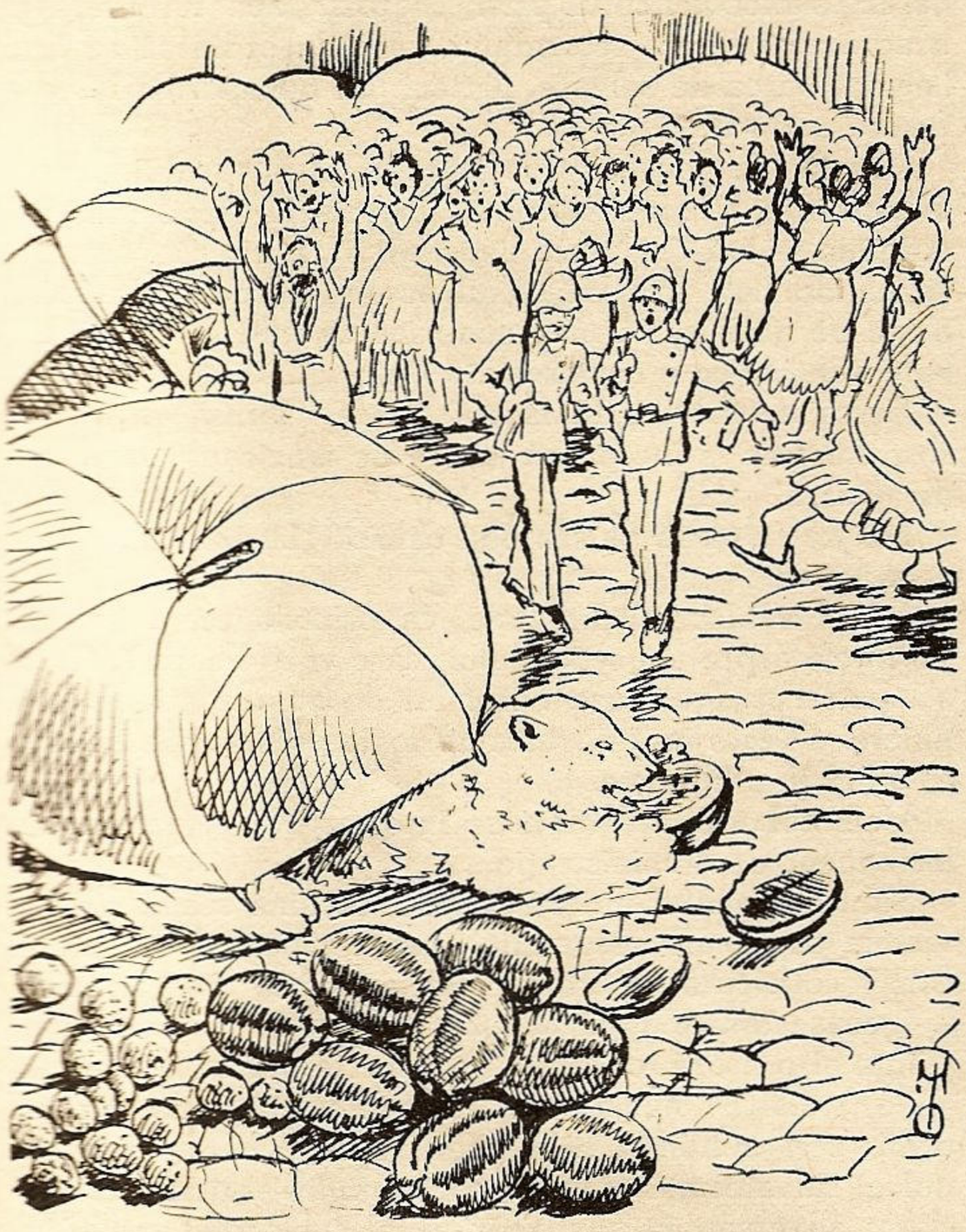
Ofiţerul de serviciu, dând ordin ca barcazul să plece la timp, nu mai are ce face şi se adânceşte în gânduri, în cabina de comandă, gânduri ce-l transportă departe de serviciul unde se află pe vas.

— *Sunt toţi pe barcaz? Haide, gata! Este timpul să plece, Cuzma,* — se adresează subofiţerul de serviciu către subofiţerul cu aprovizionarea.

— *Aşteptaţi... luaţi-mă şi pe mine,* — strigă, fugind pe punte, ordonanţa comandantului, care, ferindu-se de lovitura prietenească a subofiţerului, scoborî repede scara. După el, în trap uşor, urmează şi Maşca.

— *Unde se duce?*

Dar Maşca a scoborît scara şi trece încet pe barcaz.



Sub o colorată umbrelă Maşca ronţăia un pepene, — pe când lumea intrase în panica.

— *Goniţi-o înapoi. E ordin să nu se coboare de pe vas.*

— *Da, de ce? Lăsaţi-o să se plimbe. Va sta pe barcaz cu oamenii de serviciu. Dela Neapole stă, săraca, sub „stare de arest". Ai grije, numai, în nici un caz să nu coboare pe mal. Secundul s'ar supăra foc.*

— *La drum,* se aude comanda timonierului.

Ocolind vasele de pescuit şi strecurându-se printre bărci, barcazul se apropie de debarcaderul portului Malaga.

Oraşul Malaga doarme încă somnul dulce al unei dimineţi liniştite şi răcoroase. La cea mai mare parte a caselor, obloanele albe sunt încă închise.

Marinarii debarcă repede. Subofiţerul cu aprovizionarea pleacă, cu oamenii ce-i are, la piaţă. Ordonanţele aleargă, în oraş, pentru comisioane.

— *Măi, Dimitri şi Ivan,* — se adresează timonierul către doi marinari — *eu ies la plimbare, ca să-mi mai desmorţesc picioarele; voi să nu lipsiţi nici-un moment: fiţi cu băgare de seamă şi să supraveghiaţi pe Maşca să nu coboare din barcaz pe mal. Auzitu-m'aţi?*

— *Da să trăiţi!* — răspund cu jumătate voce cei doi marinari de serviciu, sortiţi să rămână în compania plictisitoare a ursoaicei Maşca.

Timpul trece încet. Maşca, făcându-se covrig, adormi pe barcaz, la prora. Pe debarcader nici un picior de om. Peste tot linişte.

— *Dumitri... Dumitri...*

— *Ce vrei, mă?*

— *Aş bea ceva.*

— *Ai ceva cu tine?*

— *Nu... dar eu ştiu undeva, acolo... aproape... în căsuţa aceia, ştii, pe unde am mai trecut alaltăeri... Vinu'd'aci e ceva deosebit, calitatea întâia.*

— *Avem ordin să nu ne mişcăm d'aici... şi Maşca, n'o putem lăsa.*

— *Nu vezi? Maşca doarme, şi barcazul, doar nu fuge, singur, nicăeri. Ne întoarcem numai decât...*

Indemnul le da brânci.

Dimitri întoarse încă odată capul spre Maşca, ursoaica dormea liniştită.

Şi cât ai număra zece, Dimitri sare şi el după ispita lui Ivan, trec debarcaderul — şi iată-i la căsuţa cu vin dulceag şi îmbietor.

Intr'adevăr că vinul e de prima calitate. Paharele se golesc repede şi uşor.

— *Negricios, de parcă-i ţigan de-ai noştri,* gândeşte Dimitri.

Stăpânul bodegii, amabil, îi bate pe umăr pe cei doi marinari şi le umple paharele — unul după altul.

— *Ce e sgomotul ăsta mare, domnule Cuzma?*

Subofiţerul priveşte pe mica fereastră a bodegii, unde a intrat cu prietenul lui intim, Schiper, să dea un păhărel de Malaga adevărată.

— *Nu ştiu, Petre Haritonovici. Fuge poporul din piaţă. Da... uitaţi-vă.*

Şi ambii s'au apropiat de fereastră. Pe o stradă îngustă, care duce la piaţă, oamenii fugeau cu strigăte disperate şi gesticulări, de parcă înebuniseră. Fugeau în galop măgarii, cu cărucioarele lor mici. Fugeau femeile, strigând de groază şi căzând din cauza copiilor cari se atârnau de fustele lor, plângând şi ţipând.

Cei doi prieteni ieşiră în stradă. Din strada vecină apărură vâslaşii barcazului, în cap cu timonierul.

— *Băeţi, în piaţă s'a întâmplat ceva. Trebue să mergem în ajutor. Poate să fie vre-un foc,* — strigă subofiţerul de administraţie.

Cuvintele acestuia se pierdură în ţipetele mulţimii înnebunite.

Marinarii, ghicindu-i gestul, lipindu-se de perete, se strecurară în piaţă. Acolo era un adevărat dezastru: tejghele răsturnate, mărfuri aruncate pe jos, veselă spartă, grămezi de portocale şi pepeni sfărâmaţi, — totul dovedea panica ce stăpânea mulţimea care fugea îngrozită, în toate părţile şi mai departe.

Martorii, veniţi în aceste momente de panică, nu ştiau ce se întâmplase.

Numai când fu observată o colosală umbrelă roşie, sub care şedea trântită, pe labele dinapoi, Maşca, se lămuri nedumerirea întâmplării, care avusese, drept urmare, panica ce cuprinsese poporimea aflată în piaţa portului.

Acum Maşca stă liniştită şi mulţumită, umplându-şi botul cu plăcere cu un pepene zemos... Din strada pustie se auzi un nou zgomot. In grabă, cu mundirele desche-

iate, fără pălării, fugea un pluton de carabinieri. S'auzeau scurte cuvinte de comandă. Inchizătoarele puştilor ţăcăneau, încărcându-se în grabă. Băeţii nu trădară pe Maşca. Şi un inel strâns de marinari încercui animalul adorat...

In seara aceia, ofiţerul de administraţie, întorcându-se dela primărie, a stat târziu cu registrele, socotind cu grije rămăşiţele creditelor pentru călătorie, cari au fost uşurate cu un număr însemnat de pesete.

VII.

— *Insfârşit. Noi crezuserăm că ne-ai înşelat definitiv. Unde ai fost?*

Cu aceste cuvinte, o bandă de ofiţeri care lua masa de seară în grădina zoologică, întâmpină pe un locotenent care se urcase pe terasă.

— *Pentru numele lui Dumnezeu, nu sunt vinovat, domnilor. M'a reţinut unchiu-meu în Petergof. N'a vrut bătrânul general să-mi dea drumul, aceasta este cauza.*

— *Unchiul sau o nepoată fermecătoare?* — întrebă unul din companie.

Locotenentul se înroşi, însă se prefăcu că nu aude nimic şi continuă:

— *Ştiţi ce am aflat? La doi paşi de noi se află Maşca, tovarăşa noastră de călătorie.*

— *Cum? Nu este la Petergof?*

— *Nu. Unchiul mi-a povestit că, după înaltul ordin al Majestăţii Sale, a fost dăruită grădinei zoologice, care n'a avut, niciodată, o reprezentantă atât de impunătoare a taigei siberiene.*

— *Haideţi, domnilor, în vizită la Maşca.*

Zis şi făcut.

Toată compania se ridică de pe scaune şi, discutând cu vioiciune, porni pe alee.

Intr'o încăpere mare, zăbrelită cu gratii solide, dormita o ursoaică colosală, aşezată cu botul strâns între labele întinse.

— *Maşca! Maşca!*

Intr'adevăr, acea ursoaică era Maşca. La auzul cunoscutelor glasuri, ridică botul şi întredeschise ochii-i mici şi somnoroşi.

— *Maşca, sus la gabie şi crucetă!* — strigă un tânăr sublocotenent cu o voce metalică de comandă.

O namilă de animal se ridică, numaidecât, pe picioare, cu o iuţeală şi uşurinţă nepotrivite pentru un corp atât de masiv, se repezi la gratii şi începu să urle, umplând aerul de seară cu vocea ei puternică.

Maşca îi recunoscuse pe ofiţerii de marină. Alerga pe lângă gratii, urlă şi încerca să-şi treacă botul printre gratii. Işi adusese, oare, aminte de întâmplările de pe bordul vasului, de muzicanţii din Neapole, de piaţa devastată din Malaga? Cine ştie? Fără îndoială că ea recunoscuse feţele de pe vapor şi vocile foştilor ei prieteni.

Atunci ofiţerii hotărâră — într'un elan tineresc — să intre în cuşca fiorosului animal.

Dar nici supraveghetorul, nici administratorul grădinii, cari veniseră atraşi de urlete, nu vrură să audă rugăminţile ofiţerilor, ca să fie admişi să intre în cuşca ursoaicei.

— *Domnilor ofiţeri, aş vrea să nu vă supăr pe Dvs. întru nimic* — spune administratorul — *însă eu nu-mi pot lua o aşa de mare răspundere şi vă rog stăruitor, să renunţaţi la această idee, atât de nebunească şi de îndrăsneaţă. Chiar păzitorii cari cunosc pe Maşca şi-i dă hrană, intră cu mare băgare de seamă în cuşca ei.*

— *Dar noi o cunoaştem mai bine pe Maşca, decât păzitorii Dvs.* — strigă cu supărare unul din sublocotenenţi.

— *Staţi,* — interveni un lt. comandor, bine legat în trup cu toate *că Dvs. nu vă luaţi nici-o răspundere, să nu credeţi că aveţi de-a-face cu un grup de ofiţeri care s'a întors de la un chef şi care a băut peste măsură!*

— *Ertaţi-mă, domnule comandor, dar nu m'am gân-*

Un grup de şase ofiţeri pătrunseră în cuşcă iar Maşca mulţumită le lingea mâinile.

dit la aşa ceva, vă rog, vă rog, — ripostă administratorul.

— *Domnule administrator,* — reluă comandorul bine inspirat, — *uitaţi-vă bine la noi şi vă veţi putea convinge că suntem în toate minţile noastre. Dar trebue să ştiţi că Maşca a fost adusă cu vasul nostru „Steaua", din Orientul îndepărtat, şi în tot timpul călătoriei noastre a trăit liberă pe bord, între noi. Acum înţelegi?*

Administratorul, deşi auzise ce i se spusese, nu era încă dumirit, dar fu silit să cedeze:

— *Mihai, deschide!* — porunci administratorul.

Şi ultimii vizitatori, întârziaţi, ai grădinei zoologice, din Petrograd, văzură, în această seară de Mai, un tablou uluitor de rar: un grup de şase ofiţeri de marină, intraţi în cuşca ursoaicei, se găseau lângă Maşca iar ea se aşezase la picioarele lor, mângâidu-le şi lingând, cu limba, mâinile lor, mormăind mulţumită şi arătându-şi toată fericirea de a se fi reîntâlnit cu vechii ei prieteni şi tovarăşi de călătorie pe Oceane şi pe Mări.

Radu Tudoran : Un port la răsărit.

Dacă pictorii şi poeţii noştri au găsit adânci motive de inspiraţie în mare şi ţărmul ei, romancieri cari să împletească drama cu valurile, în afară de Jean Bart în Europolis, nu ne-a fost dat să întâlnim, până la d. Radu Tudoran, care într'un volum de peste cinci sute de pagini, uneori ne farmecă, alteori ne sbuciumă, ca şi marea.

Deşi, după titlu, romanul s'ar părea că e ţărcuit într'un punct, el putea fi intitulat „Pe apă" ca al lui Maupassant sau „Vraja mării", fiindcă miezul acţiunii pe apă se petrece.

Nu vom face rezumatul dramei, — lăsăm pe viitorii cititori să trăiască şi scârba „purgatoriului", cum eroul consideră viaţa pe care a dus-o în acel port, şi „mersul destinului' în idila ce se înfiripează între naiada salvatoare şi încheerea neaşteptată.

Ne mulţumim a spune că un comandor reuşeşte să salveze o epavă omenească, inspirându-i dragostea de mare, de purificare prin călătorii în genul lui Allain Gerbault. — „Mă gândeam înfiorat, că odată căzusem în această viaţă, trăgând în plămâni, cu sinceră pornire, toate izurile ei. Dar poate timpul acela fusese un purgatoriu, înainte de a intra în împărăţia de astăzi a seninătăţii". A reuşit sau nu ? Autorul se mulţumeşte a răspunde cu o exclamare : „Până atunci !", — lăsându-ne curioşi dacă până la putinţa unei noui evadări, nu va fi din nou atras de „bucle aurii" în loc de „cârpe reci".

Nu vom analiza tipurile dăltuite ca în marmoră, atât de variate, ci ne vom mărgini, — în cadrul şi spiritul revistei noastre, a arăta minunata redare a suflului mării, pe care comandorul a ştiut să i-l inspire autorului - erou, povestindu-i călătoriile lui cu vele urmărite pe globul pământesc.

Citâm câteva crâmpee :

Nostalgia corăbierului amorezat de navigaţia cu vele :

„— Acum, spunea, mâhnit, în locul corăbiilor cu pânze au venit vapoarele, care merg regulat, ca nişte trenuri, şi aşa toată poezia mărilor a pierit. Ce poate să ştie despre mare, cum poate să o simtă, să-i audă glasul, călătorul de pe transatlantic ? Dar şi-ar putea el închipui vreodată ce profunzime de simţiminte ţi se nasc în suflet, într'o noapte când te culci la pravă, cu capul pe parâme şi etrava tăind valurile trimite până sus, în murmurul ei, cântece pline de atâta armonie ? Şi ce leagăn din copilărie te-a putut legăna mai dulce, decât te leagănă această leneşă corabie ? Şi când ai mai avut vreodată timpul să priveşti atât, nemărginirea cerului şi s'o înţelegi ? Acum, vapoarele străbat oceanul cu 30 de noduri ; nici nu ai timp să te desmeteceşti, şi te debarcă în altă lume. Acum pe vapor vin telegrame şi se tipăresc ziare. Călătorii nu mai au răgazul să privească marea şi nici nu-şi amintesc de ea, decât dacă e furtună. Altfel ei stau la bar, sau în saloane, unde vin îmbrăcaţi în haine negre, ca la bal. Căpitanul, Doamne Dumnezeule ! ce-a ajuns acum căpitanul ! El umblă bărbierit ca un lord, are veşnic guler scrobit şi cravată neagră, se îngrijeşte de călători ca o gazdă de musafirii săi, patronează călătoria ca pe o reuniune, stă în capul mesei, ţine discursuri şi dansează. Ce-ar râde mateloţii mei să vadă un astfel de căpitan !"

Lumea lupilor de mare :

„— Noi suntem o lume, şi cei dela uscat alta, spunea comandorul. Cei ce nu se apropie de noi cu sinceritate, cine nu trăeşte alături de noi, vieaţa noastră, nu ne poate nici cunoaşte, nici înţelege. O mulţime de cărţi se scriu despre noi, dar niciuna nu-i adevărată, fiindcă autorii lor n'au fost niciodată marinari".

Revolta, după o noapte de beţie :

„— De ce n'ai rămas la Ruşi ? scrâşnesc, apropiindu-mă de el cu ură. Vagabond pe ape, corsar, pirat ce eşti ! De ce-ai venit aici, să-mi turburi vieaţa ? De ce nu m'ai lăsat în pace ? De ce mi-ai făcut vânt în apă ? Mi-e frică de apă şi o urăsc ! Nu vreau să iau drumurile tale, sceptrul tău de vagabond, pe care nu-l mai poţi duce ! Să crăpi aici, fără urmaşi ! Nu vreau să mă las înfiat de tine !

„Comandorul nu spune nimic ; mă priveşte cu o nesfârşită milă, privirea de astă iarnă, când m'a ridicat, într'o dimineaţă, din zăpadă şi m'a adus la căldură, în casa lui. Casa lui ! Această peşteră de vrăjitoare, unde trebuia să primesc încet, încet, în sânge, otrava din sângele lui, ca să-şi perpetueze prin mine, vieaţa lui de vagabond. Iată, samovarul de pe masă al cărui ţârâit armonios trebuia să mă adoarmă, iată, globul pământesc de pe dulap, care trebuia să mă vrăjească, iată cărţile de călătorie care şi-au picurat încet, otrava.

„Imi sfârâe ceva în creier, poate un fitil a cărui flacără va ajunge la o capsă, să-mi asvârle capul în aer. O ! Ce bine ar fi să mă eliberez, să plesnească toate arcurile care îmi stâlcesc craniul ! Să mă liniştesc, să mă liniştesc !...

— „Nu vreau să fiu vagabond, scrâşnesc. *Marea mă omoară ! Mi-e frică de ea, înţelegi ? mi-e frică ! Vreau o casă albă, liniştită, cu zorele la ferestre şi cu regina-nopţii lângă uşă. Să nu fie nicio apă pe aproape !*

„Mă întorc şi-mi târşii paşii spre dulap.

— „Nu vreau să ştiu ce formă are pământul ! scrâşnesc.

„Şi, cu furie, ridic globul pe care dungile roşii arată drumurile comandorului — şi-l trântesc pe duşumea. Nu se sparge ; încerc să-l sdrobesc cu piciorul, dar alunec şi mă prăbuşesc peste dulap.

— „Linişteşte-te ! mă rugă comandorul.

„Mă întorc spre fereastră. De jos, Limanul trimite o undă de răcoare umedă. Pe malul celălalt, înspre răsărit, o geană albă clăteşte orizontul. Mă cutremur :

— „Nu mai vreau pe apă ! strig. Vreau o casă liniştită şi curată.

„Şi mă prăbuşesc cu pieptul pe fereastră, cu mâinile încleştate pe pervaz.

„Jos, Limanul peste care dimineaţa îşi varsă lumina neclară, murmură încet, neturburat".

Dar liniştea maestrului, care a înfruntat atâtea furtuni pe mare ese învingătoare : *).

— „Când vrei să pleci ?

— „Cât de curând !

LĂMURIRI LA NUVELA „MAŞCA"

Secundul. In marină, e ajutorul comandantului.

Nostromul. Şef de echipaj, în marină.

Echipaj de punte. A întinde pânzele. Comandă pentru chemarea la manevra de ridicarea pânzelor, a echipajului vasului.

Sarturi. Parâmele cari ţin catargul şi cari sunt pe vasele cu pânze, prevăzute cu trepte — *„grizele",* — pentru a putea urca pe catarg.

Sus la gabie şi crucetă. Comandă pentru urcarea mateloţilor pe catarg. *Gabie* e o platformă fixată în mijlocul catargului, iar *cruceta* o platformă mai mică, fixată mai sus, pe catarg.

Intre catargu lmare şi artimon. Catargul mare e cel din mijlocul corăbiei, cel mai înalt ; iar artimon e cel mai mic din catarge, aşezat la pupa vasului.

Pupa. E partea dinapoia vasului.

Barcaz. E o barcă mare care serveşte pentru transportul echipajului de pe vas, sau pentru aduceri de proviziuni şi mărfuri.

Timonierul. E conducătorul bărcii, care ţine cârma.

Prova. E partea dinaintea vasului.

Pesetas. E monedă unitară spaniolă.

Notiţă biografică. Vezi *Lămuririle* nuvelei *Jertfirea către aproapele,* de M. O. von Kube, publicate în revista *Marea Noastră,* Nr. 1-3. anul X. 1941 (p. 31).

*) Paginile respective sunt redate în corpul revistei, la pag. 38.

[illegible] pleacă, pentru ca în primul popas să întâlnească o adora[illegible] apei, o excelentă înnotătoare, care devine şi o marinăreasă. [illegible] putea spune că Nadia avea în sânge apa, — nu apă, — [illegible] mai legată de ea de cât chiar eroul. In clipa dăruirei, ea [illegible]:

— [illegible] tu, tu... Şi e marea. Marea ! O auzi ?"

[illegible] instinct îl întrece ea chiar pe comandor, când face com[illegible] între vapor şi corăbii :

— [illegible] plac mai mult corăbiile, spuse Nadia, privind o goeletă [illegible] tăcută, către mare. Nu se face atâta gălăgie în jurul [illegible] când le repară nu ştie nimeni, nu-i aşa ? N'am văzut [illegible] o corabie trasă pe uscat. Ele parcă se ascund, ca ani[illegible] care nu vor să fie văzute, când bolesc.

— [illegible] ţi se pare că vapoarele scoase pe uscat au ceva mons[illegible] ? Când plutesc, crezi că ascund sub apă o taină, nu ? taina [illegible]. Şi când colo, sunt nişte bivoli de fier ; numai fier, [illegible]. Ştii ceva ? Când aud că s'a înnecat un vapor, nu-mi [illegible].

— [illegible] corăbiile ?

— [illegible] corăbiile sunt altfel ; ele sunt ca nişte pasări care au co[illegible] să se odihnească pe apă. Când le vezi, cu pânzele întinse, [illegible] pare că au să-şi ia sborul ? Seamănă cu pescăruşii, n'ai [illegible] Crezi că n'au suflet, corăbiile ? Nu, nu glumesc. Nu ştiu [illegible], în catarge, trebue că au sufletul lor. Uneori mi se [illegible] nişte fiinţe, şi-mi vine să le fac semn, cu mâna".

[illegible] să citäm pagini întregi, pentru a ne da seama de a[illegible] cunoaştere a tainelor şi vrăjilor mării, redate cu atâta tărie [illegible]. Jean Bart a scris Europolis înmuind tocul în inima [illegible] d. Tudoran şi-a umplut rezervorul stiloului cu esenţă [illegible] românească, pe care caută să ni-l injecteze în vână, trans[illegible] stiloul în siringă.

[illegible] literari s'au pronunţat asupra acestui puternic roman. [illegible], alături de ei, vor mărturisi că i-a înţeles şi le-a redat [illegible] vraja care i-au atras spre frământata mare, în care [illegible] findcă :

— [illegible] ai ? N'ai stat niciodată singură, într'o odaie ? N'ai văzut [illegible] poţi să te gândeşti, ce lume nesfârşită ai în cap, ce sim[illegible] în suflet să le filtrezi, încet, fără grabă, ca într'un [illegible] picătură cu picătură ? Ce tovarăş mai bun şi mai inteli[illegible] decât pe tine însuţi ? Şi aici, dacă oboseşti, mai e [illegible] cu care poţi vorbi. Marea asta nemărginită şi ciudată. Te [illegible], şi de jur împrejur nu vezi decât apă. Valurile sunt [illegible], orizontul rămâne totdeauna neschimbat, circular. [illegible] nu se schimbă, minute, ceasuri, zile întregi. Dar marea e [illegible] în fiecare clipă. Nu ţi-ai închipuit oare că ea are o [illegible] ? N'ai stat niciodată nemişcată, pe ţărm, să o pri[illegible] Nu ai simţit atunci, în murmurul ei neîntrerupt, un puls, [illegible] omenesc, o respiraţie, ca a unui om bătrân şi obosit ? [illegible] ? Il ştii numai în copaci, în păr şi pe obraz. Dar con[illegible] nu te-ai silit niciodată să ţi-l închipui, ca pe conturul unui [illegible] se rostogoleşte pe cer. Ia uită-te în zare, ridică-te, vezi [illegible] neagră, de sub orizont ?

— [illegible] cred că e din cauza luminii.

— [illegible] e din cauza vântului. Când vine, marea îşi schimbă cu[illegible] are să ajungă abia peste o oră ; atunci ai să-l simţi, [illegible] şi în păr ; acum poţi să-l vezi. Poţi să-l vezi venind, [illegible] ca o armată care înaintează peste câmp ; parcă ar fi [illegible], mergând, uneori încruntaţi, cu capul în piept şi cu [illegible] la armă ; alteori veseli, sprinţari, aruncând căciulile în [illegible] Nu te tulbură marşul acestor războinici ? Nu simţi niciun fior [illegible] vezi venind ? Dar ce poţi să simţi până nu te-ai luptat cu [illegible] să-ţi smulgă velele, să nu te împingă spre portul unde se [illegible] portul navelor pierdute, unde se opresc să-şi tragă răsu[illegible] Ce poţi să ştii despre vânt, dacă n'ai auzit vreodată ţi[illegible] în îndepărtat, răspândindu-se trist peste valuri, amestecân[illegible] cu scârţâitul scripeţilor şi al parâmelor întinse cu murmurul [illegible] bordaj, cu fâlfâitul velelor, ca al unor aripi ? Pe ce parti[illegible] ar putea fi scrisă această simfonie ?

„Atunci nu mă gândeam la nesfârşitele zile de acalmie, pe mări unde vântul se opreşte cu săptămânile şi apa se preface în asfalt. Dar poate le-aş fi găsit şi lor un farmec, zilelor acelora când te arde soarele în creştet, când gâtul ţi se umflă de arşiţă şi în jurul corăbiei rechinii aşteaptă, ca nişte ciocli. In clipa aceea uitasem toate îndoelile, chiar pe acelea de azi dimineaţă şi eram gata să întind cu sinceritate pânzele, pentru o călătorie lungă. Vântul care se apropia, îmbrăcând faţa mării într'un fel de nelinişte, îmi deştepta în suflet toată căldura pusă acolo de comandorul Maximov, când îmi vorbea despre mare".

Toate laudele marinarului autor, — deşi nu e marinar de profesiune !

MOŞ DELAMARE

Weyers Taschenbuch der Kriegsflotten 1941/42.

De sărbătorile Crăciunului 1941 a apărut noua ediţie a cunoscutului Anuar Naval German WEYERS TASCHENBUCH DER KRIEGSFLOTTEN. S'ar putea exclama : „în fine !", apariţia fiind anunţată mai de mult dar amânată pentru felurite motive.

In primul rând autorul actual al publicaţiunii, d-l ALEXANDER BREDT, este mobilizat încă dela începutul războiului în calitatea sa de căpitan în rezerva marinei militare germane.

De aceea colaboratorului lui, d-lui ERICH GRÖNER îi incumbă o muncă sporită, mai ales că al doilea colaborator principal, d-l W. K. BILLE, s'a îmbolnăvit şi nu a putut să activeze decât la început.

Astfel se explică că terminarea manuscrisului a întârziat mult. Textul principal a fost pus la zi până la 1 Mai. Dacă anuarul nu a apărut decât în Decembrie 1941 este datorită unor cauze străine de autori.

Faţă de ediţia 1940, ultima care a apărut în Decembrie 1939, cea nouă este ceva mai voluminoasă, cuprinzând 483 pagini faţă de cele 456 pagini ale primei. Cu toate acestea preţul a fost redus dela RM .6 (ca. lei 350) la RM 4,80 (ca. lei 275), o reducere de nu mai puţin de 20% Probabil că reducerea a fost posibilă din cauza sporirei tirajului dela 21.000 exemplare la 40.000 exemplare.

Intr'adevăr, ediţia 1940 a fost epuizată aproape în momentul în care a apărut pe piaţă. Pentru îndestularea tuturor cererilor a fost nevoie de noui tiraje ulterioare. Este regretabil că la Bucureşti, la fel ca data trecută şi în ciuda numărului sporit, stocul de anuare a fost vândut complet imediat după sosire şi mulţi amatori au rămas pe din afară.

Ca format şi aranjament general al textului WEYER 1941/42 nu se deosebeşte aproape defel de ultimii predecesori ai lui. Este firesc să fie aşa, cu toate că aducerea la zi a fiecărei ediţii implică anumite diferenţe în text dela ediţie la ediţie şi că, datorită unor autori competenţi, se poate constata în decursul anilor un progres bine marcat. Nu este vorba atât de textul propriu zis, zeţuit din nou în fiecare an în întregime sau în cea mai mare parte. Ne referim la partea ilustrativă, cerând muncă asiduă pentru trasarea siluetelor şi cheltuială pentru producerea clişeelor.

Este cu atât mai adevărat cu cât tăria acestui anuar naval rezidă în siluetele navelor, pe care le publică şi care sunt datorite specialistului ce este d-l ERICH GRÖNER. In primul rând hârtia, pe care cartea este tipărită, este nepotrivită pentru reproducerea clişeelor în zincografie. Acestea ies cel mai bine numai pe aşa numita hârtie „Kunsdruck" (hârtie cretată), mult mai costisitoare. O schimbare în această direcţie ar face imposibil preţul redus, una dintre caracteristicile de căpetenie ale publicaţiunii.

In al doilea rând formatul nu îngăduie decât clişee mai mult sau mai puţin reduse în dimensiuni şi uneori prea mici pentru a putea fi clare.

In ultima instanţă fotografia nu arată nava întotdeauna din flanc, adică în poziţia cea mai caracteristică.

Incă cu ediţia 1908, anuarul WEYER a introdus silueta complet neagră a navelor. Motivul pentru această inovare a fost dorinţa de a da la mână ofiţerului de pe comandă o ilustraţie a navei în

chip cât mai apropiat de acela în care îi este înfăţişată când apare deasupra orizontului.

Silueta neagră a fost menţinută până la începutul celui de al patrulea deceniu al secolului actual, când a fost schimbată cu silueta cenuşie cu oarecare detalii exterioare ale construcţiei, aşa cum o avem azi.

Silueta cu detalii a fost introdusă pe la sfârşitul anului 1926 de către autorul unui anuar străin. Intr'adevăr se dovedise că un observator cu binoclu distinge de obiceiu anumite detalii în silueta navelor aflase la distanţă şi vede chiar umbrele şi părţile luminoase cele mai principale.

Autorii anuarului WEYER au combinat planul în elevaţie al navei cu silueta ei. S'a obţinut o comprimare a materiei şi s'a oferit posibilitatea să se publice ilustraţii chiar a navelor de interes secundar, până atunci menţionate doar în text.

Inovaţia anuarului WEYER 1941/42 constă în planurile anumitor nave văzute de sus, adică pe punte, la aceeaş scară ca siluetă. Intr'adevăr cu vreo 10 ani în urmă, odată cu introducerea siluetelor cu detalii, se renunţase la planurle punţilor, înlocuindu-le cu schiţe schematice şi neîntocmite la scară.

Oricât de sistematică ar fi o siluetă, nu poate să înlocuiască vederea pe punte (de sus), care dintr'o singură privire dă toată dispoziţia armamentului.

Autorii lui WEYER au vrut să facă mai mult şi să scoată în evidenţă armamentul antiaerian al navelor. In consecinţă, în nouile planuri de punte poziţia tunurilor antiaeriene este marcată prin benzi transversale de coloare albastră şi de lărgime variabilă, după cum ele marchează tunuri de 75 mm. sau mai mari, cu un calibru mai redus ca 75 mm. sau mitraliere şi alte guri de foc similare.

Este un sistem cu totul nou şi nemaivăzut, astfel încât trebuie să-şi justifice existenţa. O urmare a inovaţiei de ordin secundar, însă foarte bine venită, este retrasarea unora dintre siluete cu mai multă grijă şi detalii mai ample.

In ceiace priveşte fotografiile s'ar zice că anuarul WEYER 1941/42 cuprinde mai puţine clişee noui ca altă dată. Nu este de mirare pentru o ediţie de război.

Totuş avem de semnalat un progres. Până acuma autorii tuturor anuarelor navale au căutat să reproducă fotografii ale navelor luate din flanc. Am mai spus-o că este poziţia cea mai caracteristică şi permite distingerea numărului celui mai mare de detalii.

Este un raţionament aplicabil în deosebi marinarului prin faptul că în cazul cel mai defavorabil ochii lui se vor găsi la înălţime nu prea mare deasupra apei.

Altfel este cazul aviatorului. In locul siluetei el vede puntea navei în momentul în care se află mai aproape de ea, adică aproape sau exact deasupra ei.

Pentru mai multe nave noul anuar dă vederi de sus, după toate aparenţele luate din avion.

Fotografiile, la care ne referim, nu sunt luate perpendicular de sus. S'ar pierde caracteristica navei şi totul s'ar reduce la o vedere bidimensională. Numai dimensiunile aparente în fotografie ar fi schimbate faţă de siluetă sau vederea din flanc, adică în locul lungimii şi a înălţimii s'ar vedea lungimea şi lărgimea.

Avantajul vederilor din avion, dacă sunt luate deasupra dar puţin dintr'o parte a obiectului este faptul că sunt tridimensionale, arătând simultan lungimea, lărgimea şi înălţimea. Din acest punct de vedere fotografia din avion nu poate fi înlocuită niciodată cu planul punţii, oricât de detailat ar fi acesta.

După cum am mai observat, textul propriu zis al anuarului este adus la zi până la 1 Mai 1941 şi este completat cu un supliment încheiat la 15 Octombrie 1941. Găsim câteva precizări cu privire la cuirasatele şi crucişătoarele aflate în construcţie pretutindeni precum şi la navele mici, cu care mai toate marinele şi-au completat flotele. Insă elementul senzaţional lipseşte cu desăvârşire şi navele aflate în construcţie în diferitele ţări mai ales în cele beligerante, sunt probabil mult mai numeroase şi importante ca după indicaţiile anuarului.

La fel cu prima ediţie de război, cea pentru 1940, lipsesc şi de data aceasta schemele de repartizare a flotelor. In timpurile care trecem nu va trebui nimeni să fie mirat de această lipsă. Intâiu că repartiţia este mereu modificată după nevoile momentane ale beligeranţilor. In al doilea rând nu va voi nimeni să furnizeze pe această cale informaţiuni adversarului.

Aceeaş consideraţie se aplică secţiei aviatice, cu toate că nu a fost menţinută, cifrele şi datele publicate sunt cele din [illegible] completate în limitele posibilităţii.

Pentru tot restul nu este nici o schimbare, doar că planul pavilioane nu mai cuprinde pe cel iugoslav, a nu se vorbi dispariţia anterioară a celui cehoslovac şi polonez.

In general, se poate pretinde că WEYERS TASCHENBUCH DER KRIEGSFLOTTEN 1941/42 este o carte practică din cauza formatului ei, îngăduind să fie luată în buzunar, totuşi foarte completă, mult mai completă decât s'ar bănui faţă de formatul şi textul ei reduse. Cei cari s'au obişnuit cu ea nu vor voi să se dispenseze de acest auxiliar foarte bun.

METACENTRU

Dreptul războiului şi neutralitatea

de N. Daşcovici

In seria publicaţiilor Institutului de Drept Internaţional al Universităţii din Iaşi, d. Prof. N. Daşcovici, a scos, în Mai anul trecut, colecţia tuturor textelor convenţionale, care alcătuesc Dreptul pozitiv al războiului şi neutralităţii, însoţind-o de un studiu introductiv despre „Evoluţia technicei războiului şi urmările privitoare la regulele de război şi neutralitate".

Textele convenţionale în vigoare alcătuind Dreptul poziţiv al războiului şi al neutralităţii sunt grupate în următoarele capitole:

I. — Regulele războiului în general;
II. — Regulele războiului terestru;
III. — Regulele războiului maritim;
IV. — Regulele războiului aerian şi
V. — Regulele neutralităţii în toate cazurile de război (terestru, maritim şi aerian).

Partea privitoare la neutralitate este complectată prin documente din Septembrie 1939 către primul ministru de atunci al Românei, Ar. Călinescu, prezentate după cerere în legătură cu poziţia ţării noastre faţă de războiului germano-polon.

Intreg materialul documentar, prezentat prin studiul introductiv dela început, poate fi, cu uşurinţă, folosit graţie unui Index alfabetic, foarte amănunţit al tuturor chestiunilor ce se pot ivi, în timpul unui război, index alcătuit de d. Dim. Gherasim, asistentul catedrei de Drept internaţional dela Universitatea din Iaşi.

Inspirându-se din practica altor ţări, unde au apărut asemenea manuale despre Dreptul războiului, precum sunt, de pildă, cele ale lui Barclay şi Röder în Anglia şi Germania, d. prof. N. Daşcovici ne-a dat, în româneşte, un asemenea manual, complet şi modern, care poate fi de mare folos atât juriştilor şi ofiţerilor armatei, cât şi oricărui om cult dornic să înţeleagă mai bine desfăşurarea războiului actual.

Volumele se pot obţine fie direct dela Facultatea juridică din Iaşi, fie prin Librăria „Cartea Românească", Bucureşti, depozit general.

CĂRŢI ŞI REVISTE

de SCARLAT PREAJBĂ

● ALMANAHUL MUNCII ROMÂNEŞTI 1942, întocmit [illegible] dacţia revistei *„Muncitorul naţional român"*, este cea mai [illegible] lucrare din ce se poate alcătui, arhivă de gânduri bune şi [illegible] Cititorul simte o satisfacţie, având-o sub ochi, iar urmărind [illegible] lectură variată, instructivă şi bine aleasă, gustă din foloasele

*) Se recenzează numai publicaţiunile primite la redacţia revistei noastre.

cărți cu chibzuială, pricepere și frumusețe îmbinată. E o podoabă de carte, care face cinste alcătuitorilor (numele acestora sunt trecute pe ultima pagină) cu variate și multiple subiecte desvoltate, luate din întreaga lume, așa că cercetătorul doritor de știință, cultură și literatură se complace în a o citi mult și bine. Alături de text stau și ilustrațiunile completatoare, care întregesc subiectele. E o carte pentru toate persoanele, indiferent din ce treaptă socială ar face parte, care împacă toate preferințele și toate dorințele, bună nu numai pentru muncitorul manual, dar și pentru cel intelectual. In afara atâtor subiecte de ordin practic, utilitarist, nu lipsesc nici nuvelele și nici versurile. Deci, poate place și cărturarilor. Tânărul, adolescentul, omul matur și cel bătrân, fiecare găsește ce-i place. E o lucrare enciclopedică pentru bibliotecă, pentru birou și masa de lucru a oricărui cetățean. Felicităm pe inițiatori, pe alcătuitori, pe autori, pe executori și tipografi. Păcat numai — această mică scăpare — că lipsește un sumar cu paginație și numele subiectelor desvoltate. Desigur, în anul viitor, această lipsă va fi împlinită.

● AVÂNTUL, *organ independent de cultură și informațiuni din Valea Jiului,* cu sediul în Petroșani (jud. Huniedoara), de sub direcțiunea d-lui *Vasile B. Taloescu,* a intrat în al XV-lea an, fapt lăudabil care aduce cinste presei de provincie. Atitudine, program, scris, înfățișare, — dintre cele mai frumoase realizări, ce stau în slujba neamului, a Regelui și a Conducătorului desrobitor, pentru împlinirea năzuințelor tuturor Românilor, în hotarele noastre sfinte, — sunt liniile trase de director și ziar, pentru care prezentăm felicitări.

● ANGLIA IN LUMINA CRITICII ENGLEZE, de Wilhelm Jung, în românește de Emanoil Tr. Simtion, (București, 1941, institutul „Cugetarea"). E o carte care se prezintă cititorilor care doresc să fie puși la curent cu anumite probleme anglo-germane.

● ASPECTE DIN CIVILIZAȚIA GERMANĂ, de *Claudius Ionescu,* (București, 1941, tipogr. coop. „Litera creștină"). E precedată de o prefață a autorului, care pune la curent pe cititorul român, justificându-i nevoia ce l-a determinat de a scrie această carte. Nu e deajuns ca noi să cunoaștem numai cultura franceză — pe care o cunoaștem mai bine ca pe a țării noastre — (cel puțin pătura suprapusă), ci și pe cea germană. Autorul se ocupă de cultura germană. E un serviciu ce ne aduce d. Claudius Ionescu.

● BULETINUL BURSEI BUCUREȘTI a intrat în al XIV-lea an; este organul oficial al Bursei de efecte, acțiuni și schimb din Capitală.

● BULETINUL DEMOGRAFIC AL ROMÂNIEI, director dr. *Sabin Manuilă,* a intrat în al XI-lea an, se ocupă cu mișcarea populației țării noastre, pe județe; e redată în cifre, diagrame și hărți, foarte interesante.

● BULETIN INFORMATIV BILUNAR *al consiliului superior al transporturilor și tarifelor,* din ministerul lucrărilor publice și al comunicațiilor, se găsește în al II-lea an; conține studii, cale ferată, navigație, aviație și diverse cu material informativ din țară și străinătate.

● BULETINUL METEOROLOGIC, lunar, conține statistici, informațiuni, hărți, elaborate de institutul meteorologic central al României.

● BULETINUL POMPIERILOR ROMÂNI se găsește în al XIV-lea an al apariției, apare în București.

● CARTEA GERMANĂ, știri literare; compunere și redactare de serviciul german de informațiuni (București, tipogr. „Finanțe și industrie"). Sunt ultimele cărți germane apărute, prezentate în rezumat pentru cititorii români. Intâlnim, în acest catalog, (la pag. 14) și romanul *Ion* al scriitorului nostru Liviu Rebreanu, în traducere germană (în 2 volume).

● CORESPONDENȚA ECONOMICĂ, e buletinul ministerului economiei naționale, publicat de direcțiunea organizațiilor profesionale ale comerțului și industriei; se găsește în al XXIV-lea an.

● CORRESPONDANCE ECONOMIQUE ROUMAINE — RUMÄNISCHE WIRTSCHAFTS-KORRESPONDENZ, e buletinul oficial al ministerului economiei naționale, apare la trei luni: conține material informativ, în două limbi, foarte interesant și folositor specialiștilor din țară și străinătate.

● CRONICA ROMANULUI, revista eparhiei, apare lunar cu binecuvântarea P. S. Episcop Lucian al Romanului. Se găsește în al XIX-lea an. Bine scrisă.

● DISCURSUL FÜHRERULUI ȘI CANCELARULUI REICHULUI ADOLF HITLER, în fața Reichstagului german, în ziua de 11 Decembrie 1941, despre *responsabilitatea lui Franklin D. Roosevelt în actualul război* (în traducere, într'o broșură de 40 de pagini).

● ECONOMIA GERMANĂ DE RĂZBOI 1914 și 1939, de dr. Alexander Gröner, (București, 1941, institutul de arte grafice „Cugetarea"), traducere, după textul german, de Emanoil Tr. Simtion. Conține capitolele: Situația Germaniei în războiul mondial 1914; reclădirea economiei naționale germane; organizația de apărare economică a marei Germanii; producția industrială a Germaniei mari.

● EUROPA IN CLĂDIRE, de Karl Megerle (București, tip. românească C. Ștefănescu), e o mică broșură scrisă în vederea cunoașterii viitoarei așezări europene, de care și țara noastră trebue să se intereseze.

● FOAIA SOLDATULUI apare în București (Calea Rahovei, 81) sub grijea d-nei și d-lui locot. Paul Epureanu. Conține text și ilustrații potrivite pentru soldați și grade inferioare.

● FIUL CULACULUI (biblioteca documentară, editura „Europa", tipogr. „Lupta" N. Stroilă, București) e o povestire, adevărată, împotriva bolșevismului.

● GAZETA CĂRȚILOR, a d-lui prof. D. Munteanu-Râmnic, apărea la Ploești, iar acum s'a mutat în București (strada Leonida, 4), a intrat în al XI-lea an; e o revistă bună, care se ocupă cu bibliografia, literatura și cultura generală. E destinată pentru cărturari, editori și librari. Merită să fie încurajată.

● GAZETA MILITARĂ, de sub direcția d-lui general *Virgil Economu,* a intrat în al IV-lea an, căreia îi urăm încă mulți și prosperi ani; ne aduce, prin n-rul 69, un material variat, documentat și instructiv. Odată cu acest număr, revista se deschide cu articolul *Pe același drum, la început de an,* în care se arată programul de lucru al colaboratorilor; iar d. general Economu publică *Operațiunile pe fronturi;* apoi *Adolf Hitler ca general-comandant,* de lt. Alexianu; sub titlul: un *făptuitor,* e dat portretul și activitatea d-lui general N. Sc. Stoenescu, ministrul finanțelor; d. colonel D. Cantea are articolul *Strategia și politica în concepția comunistă;* d. colonel V. Nădejde: despre *Pământul românesc; Feodosia* și despre *Imprumutul reîntregirii,* de d. general Economu; iar d. general Alexe Anastasiu publică *Observațiuni și învățăminte cu privire la războiul cruciadei antibolșevice;* d. col. Jinga are articolul: *Atitudinea comandamentului german;* urmează *Pe urmele bolșevicilor* de Manole Rădulescu; iar revista se încheie cu *Idei, fapte, oameni,* cronică de Scarlat Preajbă.

● GAZETA TRANSILVANIEI apare la Brașov, de 105 ani (bulev. Regele Ferdinand I, nr. 12); deci este cel mai vechi ziar din țara românească. E o datorie cetățenească a o sprijini, prin abonamente.

● GERMANIA SOCIALĂ, este o lucrare panoramică, cu foarte multe ilustrațiuni și puțin text, care vorbește ochilor și minții, într'un chip elocvent, spre a pune la curent pe cei neinițiați în cunoașterea înfăptuirilor germane în domeniul social. Este opera cea mai perfectă, ce a putut să fie realizată, într'o țară civilizată, unde muncitorul și intelectualul se bucură de aceleași avantagii.

● GLASUL MONAHILOR apare sub direcțiunea ieromonahului Dionisie Lungu (București, strada Barierii, 9).

● L'ITALIA MARINARA a intrat în al 43-lea an al apariției: e organul Ligii Navale Italiene de sub direcțiunea d-lui Italo Sulliotti. In ultimul număr sunt publicate articole variate despre războiul naval, contribuția marinei de război italiene, despre periscop, istorisirea faptelor feroce ale bolșevicilor contra echipajului italian *Alcantara;* modele de nави; *Sirenella* (nuvelă scrisă de Vittorio Emanuele Bravetta): dislocarea și staționarea năvilor; informa-

țiuni despre Liga Navală Italiană și bibliografie.

● JUCĂRIA URIAȘILOR, de P. Timmer, este în chip de povestire (text și frumoase ilustrațiuni colorate), în care sunt puși față în față: *țăranul* speculat de *capitalist*.

● LAUDA RĂZBOIULUI (colecția informativă, nr. 1, editura „Europa" — Verlag, 1941, Londra, Berlin, Paris), în care sunt reproduse fragmente de citate din scrierile englezești pentru prea mărirea și susținerea războiului.

● LUPTA PENTRU LIBERTATEA EUROPEI este punerea la punct a stărilor actuale, de lucruri și de fapte, în războiul Axei, la care și România participă, activ și vitejește.

● LUPUL TURBAT, e o istorisire dintr'o serie de șease istorisiri, apărută sub titlul *„Aventuri de război"* („Tiparul românesc", București, str. Sărindar, 16).

● MUNCITORUL NAȚIONAL ROMÂN, buna revistă de sub direcțiunea d-lui Pan. M. Vizirescu, a intrat în al V-lea an. Ne place acel supliment muzical: *repertor coral muncitoresc pentru cor mixt*, voci egale, din care au apărut: *Imnul Regal, Deșteaptă-te Române, Pe-al nostru steag, Pescarul* și *Colindele*. Iată un lucru civilizat, introdus în lumea muncitorilor români, care face cinste și acestor harnici cetățeni și inițiatorilor de gust frumos și artistic.

● NATURA, revista pentru răspândirea științei, a intrat în al XXXI-lea an al apariției, conține articole de specialități felurite interesante.

● ORIGINA SECUILOR ȘI SECUIZAREA ROMÂNILOR, de prof. G. Popa-Lisseanu, membru corespondent al Academiei Române (edit. soc. „Transilvania", București, tip. I. E. Torouțiu). Este o carte ce aduce reale servicii cauzei românismului, în actualitate; autorul se ocupă, cu competență, unanim recunoscută, de problema secuilor și secuizarea Românilor, care ne interesează de aproape. Sunt capitole perfect documentate care se ocupă de origina secuilor, de diferite păreri în această chestiune, de originea nemțească a secuilor, de colonizarea acestora în cele patru județe; apoi se desvoltă chestiunea Românilor, persecuțiunea și desnaționalizarea acestora de către secui, prin biserică, școală, armată și administrație; se trece apoi la dovezi despre desnaționalizarea Românilor, atingătoare la datini, obiceiuri, grai și cântece; dovezile se sprijină pe statistici, tabele și hărți anexate la această interesantă lucrare. Iată o carte alcătuită de d. Popa-Lisseanu pe baze riguros științifice, care se prezintă atențiunii cercetătorilor români, din care se pot extrage note și argumente favorabile tezei românești. E bine că acest emerit profesor o înfățișează, publicului nostru, în toată lumina științei și imparțialității cu care suntem obișnuiți să o întâlnim la d. prof. Lisseanu.

● PROGRESUL *literar, cultural și artistic* a intrat în al VIII-lea an; apare sub direcția —propr. Vintilă Petrescu-Vrancea (București) în foarte bune condițiuni redacționale și tehnice.

● ORTODOXIA, revistă săptămânală de pietate și învățătură creștină ortodoxă, scrisă de un grup de preoți și creștini, sub grijea de aproape a cuv. pr. Toma Chiricuță (București, str. colonel Poenaru-Bordea, 6).

● RĂSĂRITUL a intrat în al XXIV-lea an dela înființare; apare sub direcțiunea: general I. Manolescu (proprietar-director), Scarlat Preajbă (redactor) și Lucia-Sergiu Ionescu (secretară și administratoare).

● REVISTA FUNDAȚIILOR REGALE a intrat în al IX-lea an; conține articole literare- culturale (proză și versuri), cronici variate și note bibliografice. Sunt și acte și mărturii din războiul actual, în care sunt publicate faptele vitejești ale bravilor noștri ostași.

● REVISTA DE IGIENĂ SOCIALĂ, de sub direcția d-lui dr. G. Banu, a intrat în al XII-lea an; e o foarte bună revistă de specialitate, care poate fi cercetată nu numai de specialiști, dar și de orice intelectuali.

● ROMÂNIA AERIANĂ a intrat în al XVI-lea an și continuă să propage prin scris, problemele aeriene, de aviație, aerochimie și rodiofonie; apare lunar.

● ROMÂNIA EROICĂ a intrat în anul al VI-lea, sub direcția d-lui Ion Colfescu-Delaturda (București, str. Antim, 19), în bune condițiuni redacționale și tehnice.

● ROMÂNIA MILITARĂ, e revistă generală, lunară, întemeiată în 1864; e cea mai veche revistă din România-mare; conține articole, studii, cronici și bibliografii militare.

● ROMÂNIA VIITOARE, revistă săptămânală, cu program naționalist constructiv, condusă de d-nii dr. Titu Cureleanu (director) și prof. N. N. Crețu (prim-redactor); conține studii, orientări, informațiuni cultural-literare; are o nelipsită pagină în care figurează profeții, luptătorii și ctitorii românismului.

● LA ROUMANIE NOUVELLE, director d. Ioan Th. Florescu, fost ministru; a intrat în al XIX-lea an al apariției (București, str. Batiște, 27 bis). E o bună și documentată revistă, care își împlinește misiunea în perfecte condițiuni: luminează problemele României în afara granițelor, spre a o face cunoscută, așa cum e în realitate și cum merită, într'adevăr, să fie buna noastră țară.

● SÜDOST - ECHO este un organ informativ, săptămânal, care apare la Wiena; a intrat în al XII-lea an dela apariție; orientează asupra stărilor de lucruri și de fapte aflătoare în țările sud-estice europene; vorbește despre România în fiecare număr și oglindește situația generală europeană și mondială, după ziarele cele mai bine informate.

● TEMPO este o bună revistă italiană, care apare în ediție românească, cu text interesant și ilustrațiuni frumoase.

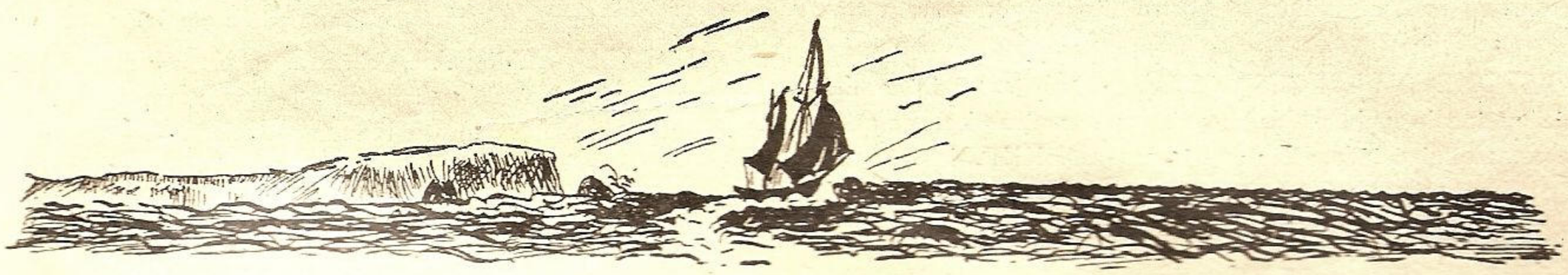
● TINERIMEA ROMÂNĂ a intrat în al LXI-lea an, sub direcția d-lui prof. D. Pompeiu; e revista societății cu același nume, în care se publică articole științifice-literare, scrise de specialiști renumiți.

● VIAȚA BASARABIEI, a intrat în al XI-lea an dela apariție și cu prilejul încheierii a zece ani de existență, această bună revistă a d-lui Pan Halippa, i-a închinat un număr special, foarte bine închegat și prezentat. In acest număr și-au dat întâlnire cele mai alese pene ale publicisticii românești, pentru a contribui la cunoașterea cât mai perfectă a provinciei răsăritene dintre Prut și Nistru. In fruntea revistei stă articolul de bună orientare *Zece ani de spiritualitate activă basarabeană* (Pan Halippa), urmează apoi *Popasuri basarabene* (prof. I. Simionescu, președinte al Academiei Române) și alte multe articole în legătură cu situația trecută și prezentă a Basarabiei, revenită la patria-mumă. Sunt și pagini închinate literaturii (proză și versuri); iar, la sfârșit, e o bogată cronică. Două pagini ocupă *Doina Basarabiei* (muzică, cor, de Tr. Popovici).

● VICTORIA e o revistă germană, text și ilustrațiuni.

● VREMEA RĂZBOIULUI se găsește în al XIV-lea an dela apariție (București, str. Carol, 10, director: Vladimir Donescu). Ține, la curent situația războiului, a faptelor și evenimentelor actuale, a mișcărilor culturale, literare, teatrale, cinematografice; are o bogată și variată cronică.

SCARLAT PREAJBĂ



INFORMAŢII — NOUTAŢI

Telegrame omagiale.

Cu prilejul anului nou Liga Navală a transmis telegramele de mai jos:

MAJESTĂŢII SALE REGELUI MIHAI I
Loco

In numele membrilor Ligii Navale Române respectuos prezint Majestăţii Voastre creştineasca urare străveche românească: Să trăiţi Majestate mulţi şi fericiţi ani, într'o domnie lungă şi glorioasă, iar Pronia Cerească să reverse belşugul care să fie purtat de nave româneşti peste cât mai multe ţări şi mări.

Să trăiţi Majestate!

Contr'amiral adjutant N. PĂIŞ
Vice-preşedintele L. N. R.

La care M. S. Regele a binevoit să răspundă:

DOMNULUI AMIRAL ADJUTANT N. PĂIŞ
Vice-preşedintele Ligii Navale Române
Loco

Mulţumesc membrilor Ligii Navale Române, pentru bunele urări.

MIHAI R.

DOMNULUI MAREŞAL ION ANTONESCU
Conducătorul Statului
Membru de onoare al L. N. R.

In pragul noului an vă rog a primi în numele membrilor Ligii Navale Române expresiunea sentimentelor de respect şi admiraţie, însoţită de urarea ca brava noastră armată, sub conducerea D-vs. să se încunune şi în viitor de aceiaşi glorie, pentru aşezarea şi înălţarea Patriei spre culmile năzuite de D-vs. şi de toţi fii neamului.

Contr'amiral adjutant N. PĂIŞ
Vice-preşedintele L. N. R.

DOMNULUI MIHAIL ANTONESCU
Preşedintele Consiliului de Miniştri

In numele membrilor Ligii Navale Române vă rog a primi cu prilejul noului an cele mai calde urări de sănătate şi viaţă lungă pentru a putea realiza noua aşezare a României de mâine, cu o marină la înălţimea nevoilor neamului.

Contr'amiral adjutant N. PĂIŞ
Vice-preşedintele L. N. R.

DOMNULUI GENERAL IACOBICI
Ministrul Apărării Naţionale

Membrii Ligii Navale Române întruniţi în adunarea generală anuală, vă roagă, prin mine, să primiţi mulţumirile lor, pentru larga înţelegere a problemelor marinăreşti în înfăptuirile pe care ei le năzuesc.

Contr'amiral adjutant N. PAIŞ
Vice-preşedintele L. N. R.

Adunarea generală extraordinară dela 25 Ianuarie 1942

Membrii **Ligii Navale Române,** convocaţi în adunare generală extraordinară pentru a alege Comitetul Central, conform art. 28 din statut, s'au adunat în sala de recepţie a Cercului Militar din Capitală, semnând la fila Nr. 12 din prezentul registru de procese-verbale.

Adunarea a fost prezidată de d-l C. Amiral-Adjutant **N. Păiş,** care declară adunarea deschisă, formele cerute de art. 22 fiind îndeplinite. Domnia-Sa arată obiectul convocării, mulţumeşte vechiului comitet pentru munca depusă cu rezultate atât de frumoase şi membrilor cari, cu tot gerul, au răspuns convocării în număr atât de mare.

D-l Comandor **A. Negulescu,** Secretar General, dă citire art. 28 din statut, referitor la compunerea Comitetului Central şi listei membrilor de drept.

Trecându-se la obiectul ordinei de zi, d-l inginer **Iliescu-Brânceni** dă citire **urmă**toarei liste de membri propuşi, pe care adunarea, prin aclamaţii, îi proclamă aleşi ca membri în Comitetul Central pe o perioadă de 3 ani:

Avocat Ardeleanu Vintilă, Vice-Amiral I. Bălănescu, Inginer I. Bălescu, Vice-Amiral P. Bărbuneanu, Bucuţă Emanuel, Culea Apostol, Prof. Univ. N. Daşcovici, Inginer Paul Demetriad, Comandor C. Dobrescu, General Virgil Economu, Contr'Amiral Eustatziu Sebastian. Vice-Amiral Gavrilescu Mihail, General Georgescu-Pion, Golonel Giuşcă Gheorghe, Henry August, Inginer N. Iliescu-Brânceni. Comandor Ionescu-Johnson, General-Adjutant Al. Manolescu, General I. Manolescu, Prof. Univ. Simion Mehedinţi. Inginer C. Mihalopol, Căpitan I. Mircescu, Prof. D. G. Mugur, General Inginer V. Năsturaş, Contr'Amiral Nedelcu Octav, General Negreanu Nicolae, Contr'Amiral Negru Constantin, Negru Mihail publicist, Contr'Amiral-Adjutant N. Păiş, General Dr. V. Panaitescu, Consilier N. Papadat, Avocat I. Gr. Perieţeanu, Comandor M. Popovici, Comandor Aug. Roman, Colonel Sâmboteanu Ulisse, General Schina Mihail, Lt.-Comandor D. Stiubei, General-Adjutant Teodorescu Paul, Ing. I. Vardala, Ing. T. Voiosu, Vlădescu Ovidiu.

D-l Amiral-Adjutant Păiş, mulţumeşte adunării, urează noilor aleşi spor la muncă şi-i anunţă că vor fi convocaţi pentru alegerea preşedintelui şi vice-preşedintelui, conf. art. 29, când se vor discuta şi alte chestiuni în legătură cu propaganda.

Comitetul Central
Şedinţa dela 1 Februarie 1942

Adunarea Comitetului Central al Ligii a avut loc în sala societăţii „Salvamar" (din Str. Spiru Haret, 6, Bucureşti).

Membri prezenţi au fost domnii: col. G. N. Pancu (delegat Ministerul Educaţiei Naţionale şi al Insp. G-ral al Pregătirii Premilitare); Adrian Corbu (Ministerul Propagandei Naţionale); Cezar Ioaniţiu (directorul Marinei Comerciale); Al. Constantinescu (delegatul Camerii de Comerţ şi Industrie Bucureşti); col. Sergiu Dumitrescu (secretar general al Prefecturei Capitalei); col. I. Ţăranu (primarul Sect. I Galben şi delegat al d-lui primar general al Mu-

nicipiului); comodor Preda Fundăţeanu (directorul Dunării Maritime); comandor Gh. Constantinescu (directorul Serviciului Maritim Român); Vintilă Ardeleanu, vice amiral P. Bărbuneanu, Emanuel Bucuţă, Apostol Culea, ing. Paul Demetriade, comandor Dobrescu, general Virgil Economu, (preşedinte al scriitorilor militari), c. amiral Sebastian Eustaţiu, vice-amiral M. Gavrilescu, general Georgescu-Pion, col. Gh. Giuşcă, general I. Manolescu, căpitan I. Mircescu, general ing. V. Năsturaş, general N. Negreanu, c.-amiral adj. N. Păiş, general dr. V. Panaitescu, avocat I. Gr. Perieţeanu, col. Ulise Sâmboteanu, general adj. Paul Teodorescu şi avocat Calust Asvadurov.

D-l c. amiral adj. **N. Păiş** deschizând şedinţa, mulţumeşte membrilor Comitetului Central că au răspuns la invitaţiunea făcută de centrala L. N. R.; arată scopul convocării: alegerea preşedintelui şi vice-preşedintelui Ligei (art. 40 din statut). Pentru a se împlini această alegere, propune ca acest act al şedinţei, de acum, să fie prezidat de d. general adj. Paul Teodorescu, fost ministru al marinei şi aeronauticei, membru în Comitetul Central al Ligei, care a sprijinit şi ajutat atât de mult marina şi Liga. D-sale i se datoreşte avântul Ligei în propaganda ce face pentru marină, deoarece a subvenţionat-o, din bugetul Statului, şi astfel centrala Ligei a putut să facă faţă misiunei ei ce are de indeplinit în ţara noastră.

D-l general adj. **Paul Teodorescu,** prezidând această şedinţă, mulţumeşte că a fost ales, la adunarea dela 25 Ianuarie 1942, membru în Comitetul Central. Asigură, în cuvântul rostit, că şi în viitor va sprijini Liga Navală. In tot acest timp, Liga a făcut mari progrese, prin activitatea desfăşurată în Capitală şi în ţară, contribuind la cunoaşterea şi aprecierea marinei noastre. Marina e mult mai apreciată în prezent, ca până acum, datorită propagandei Ligii. Marina e factorul de progres al naţiunei, iar marina noastră a făcut dovada, chiar în actualul război, de împlinirea datoriei, prin vitejia repurtată pe Dunăre şi în Marea Neagră.

Felicită pe d-nii amiral ministru Păiş şi comandor Negulescu pentru sufletul şi capacitatea ce depun pentru Ligă. D-sa este pentru continuitatea aceloraşi colaboratori şi de acea, cu conştiinţa împăcată, face propunerea ca tot d-l amiral Păiş să fie ales ca preşedinte al Ligii.

Adunarea aprobă, prin unanime aplauze, propunerea.

D-l **amiral Păiş,** luând cuvântul, spune că propunerea făcută de d-l general Paul Teodorescu să fie ales ca preşedinte al Ligii, l-a mişcat profund şi ca atare îi mulţumeşte D-sale, mulţumind şi membrilor Comitetului Central. Afirmă că marina nu e deajuns de bine cunoscută şi apreciată şi nici înţeleasă de acei cari ar trebui; ci ea e înţeleasă numai de marinari. Asigură de tot sprijinul său şi cu concursul membrilor din Comitetul Central. Propune ca vice-preşedinte al Ligii să fie ales d-l c.-amiral I. Georgescu, comandantul marinei Regale. Cele două marine trebue să meargă mână'n mână. Se ştie că marina de comerţ nu se poate desvolta, în ţara noastră, fără marina militară, la care recurge pentru personal, practică şi experienţă.

Adunarea aprobă ca d-l c.-amiral Georgescu să fie ales vice-preşedinte al Ligii.

D-l **amiral Păiş,** propune alegerea membrilor în comitetul de direcţie: d-nii avocat I. Gr. Perieţeanu, ing. N. Iliescu-Brânceni, Apostol Culea, colonel Ulise Sâmboteanu, iar în comitetul de lectură pe lângă cei de sus şi d. comandor Negulescu, c.-amiral Nedelcu, general N. Negreanu şi avocat Calust Asvadurov.

Adunarea aprobă propunerile făcute.

D-l comandor **A. Negulescu,** face o scurtă expunere a activităţii Ligii; explică înţelesul şi aplicarea art. 6, 8 din statut. Activitatea Ligii s'a desvoltat ca şi în trecut prin: conferinţe, publicaţiuni (reviste, broşuri de propagandă), calendarul, filme cinematografice, sporturi nautice, concursuri, propagandă şi sporirea membrilor majori şi minori ai Ligii.

D-l avocat **Asvadurov,** face propunerea ca centrala L. N. R. să editeze o carte, relativă la cunoaşterea cât mai bine a Ligii, marinii şi marinarilor.

D-l vice-amiral M. Gavrilescu, în afara tipăririi acestei cărţi, D-sa e de părere ca să se întreţină o vie propagandă prin marele ziare cotidiane **(Universul, Curentul, Timpul)** să nu lipsească rubrica marinei.

D-l amiral **Păiş** recunoaşte nevoia propagandei prin presă şi radio. Apelează la membri să scrie articole, în sensul propus, obligându-se a face să parvină acolo, unde trebue, prin ministerul propagandei naţionale.

D-l căpitan **I. Mircescu,** arată nevoia înfiinţării unei secţii a marinei la ministerul propagandei. Apare o revistă **România,** condusă de d. Corbu, aci prezent în sală, care să publice articole pentru marină.

D-l **Corbu,** făgăduieşte tot sprijinul său la revista **România.**

D-l amiral **Păiş,** admite propunerile şi ia act, cu satisfacţie, de bunăvoinţa d-lui Corbu.

D-l **Corbu** mulţumeşte şi reînoeşte promisiunile date.

D-l ing. **N. Iliescu-Brânceni** referindu-se la tipărirea volumului propus de d. Asvadurov, spune că această chestiune e realizabilă, deci e bine să fie cât mai repede alcătuită cartea.

D-l comandor **Negulescu,** citeşte numele conferenţiarilor, subiectelor şi datele când vor fi desvoltate conferinţele, cari se vor ţine în Bucureşti, în amfiteatrul Fundaţiei Carol I, la orele 11 dim. în zilele de 1, 8, 15, 22 şi 29 Martie a. c. Conferenţiarii şi subiectele ce se vor desvolta, vor fi: d-l **Apostol Culea** „Tradiţiile vieţii de apă ale poporului Român"; d-l c.-amiral **C. Negru:** Legende şi superstiţii despre Mare; d-l **Alex. Bilciurescu** „I. Gr. Perieţeanu, poetul Mării"; d-l comandor **A. Negulescu;** d. comandor **Ioan Tănase:** Ce e marina; d-l inginer **Al. Lupaşcu;** d-l căpitan **Petre Popescu-Deveselu:** Marina în războiul de întregire.

D-l amiral **Păiş,** încheind şedinţa, mulţumeşte domnilor membri al Comitetului Central pentru sprijinul şi încrederea acordate, iar D-sa făgăduieşte să-şi pună, în serviciul Ligei Navale Române, ca şi al marinei, toată priceperea şi tot sufletul său.

Conferinţele L. N. R.

Ciclul de conferinţe în Capitală, va începe Duminecă 1 Martie a. c., în sala Fundaţiei Universitare CAROL I, la orele 11 a. m. şi vor continua în fiecare Duminecă la aceaşi oră, după programul următor:

1 Martie, d. APOSTOL CULEA: **„Tradiţiile vieţii de apă ale poporului român",** cu demonstraţie artistică susţinută de d-na Maria Mohor, d-nii C. Rovinţescu, Grozuţă şi orhestra Petre Moţoi.

8 Martie, d. comandor IOAN TĂNASE: **„Ce e marina",** cu proecţiuni.

15 Martie, d. contr'amiral CONSTANTIN NEGRU: **„Legende şi superstiţii despre Mare".**

22 Martie: d-l căpitan PETRE POPESCU-DEVESELU: **„Marina în războiul de reîntregire".**

29 Martie, d-l AL. BILCIURESCU: **„I. Gr. Perieţeanu, poet al Mării.**

*

In provincie, sub auspiciile filialelor locale, s'au ţinut următoarele conferinţe:

La Tulcea şi Călăraşi, d-l **Apostol Culea** a desvoltat conferinţa pusă şi în programul de mai sus. In ambele localităţi, ea a avut un mare succes.

La Tulcea, elevii şi elevele au dat un preţios concurs, după următorul program:

1. **Imnul Regal** (corul liceului).
2. **Cuvânt de deschidere,** de către d-l Ion I. Coca.
3. **Conferinţa d-lui Apostol Culea:** „Tradiţiile vieţii de apă ale poporului român".
4. **Recitări:** „Dunărea" de C. Moldovanu, recitată de eleva M. Grigorescu, „Năvodul" de I. Pilat (eleva M. Georgescu) şi „Dunărea" de M. Dem. Rădulescu, recitată de eleva M. Dogaru.
5. **Filmul Ligei Navale.**
6. **Impărţirea premiilor persoanelor ce au prins pe paraşutiştii bolşevici, în judeţ.**
7. **Marşul „România",** executat de corul licenlui de băeţi Tulcea.

D-l **Ioan I. Coca,** secretarul filialei, a rostit cu acest prilej, următoarele:

„Astăzi, Liga Navală Română filiala Tulcea, din îndemnul Ligei Navale Române de sub Augusta Preşedinţie de Onoare a M. S. REGELUI MIHAI I, centrala Bucureşti şi d-l vice-preşedinte contr'amiral N. Păiş, inaugurează la Tulcea, primul ciclu de activitate marinărească.

Această activitate se va desfăşura prin o conferinţă, pe care o va desvolta prea iubitul nostru d-l Apostol Culea, un fost îndrumător şi dascăl al tineretului Tulcean, care astăzi, după atâta timp, vine din nou în sânul acestui oraş. Noi îl îmbrăţişem şi îi spunem, „bine aţi venit"!

Conferinţa va fi urmată de corul liceului Tulcea şi diferite recitări date de elevele şi elevii liceelor din localitate.

In acest cadru, se va împărţi de către d-l prefect al judeţului Tulcea şi d. comandant al Cercului de recrutare, premii persoanelor care s'au distins ca buni români, la prinderea paraşutiştilor din acest judeţ.

Liga Navală Română Tulcea le exprimă recunoştinţă lor.

Cu această ocazie, au dat concursul toate autorităţile locale cu corpul didactic Tulcean şi presa, pentru care, Liga Navală Română filiala Tulcea, le aduce cele mai frumoase cuvinte de mulţumire.

D-l prefect, delegat al judeţului Tulcea, a arătat însemnătatea zilei şi contribuţia atât a Ligei Navale cât şi a sărbătoriţilor.

D-l colonel **Zamfirescu,** printr'o inimoasă cuvântare adevărat românească, a felicitat sărbătoriţii, pildă tineretului.

Serbarea s'a încheiat cu marşul **„România",** executat de corul liceului de băeţi Tulcea, condus de d-l profesor **Udrescu.**

*

La Braşov, d-l c.-amiral **C. Negru,** a vorbit despre „Legende şi tradiţii marinăreşti" iar d-l comandor **A. Negulescu,** despre „Marinarii noştri", distribuind cu acest prilej şi premiile la concursul interşcolar.

*

La Turnu Severin, d-l c.-amiral C. Negru, a vorbit invitat de căminul cultural local.

Concursul interşcolar dela Braşov.

In ziua de 14 Decemvrie anul trecut, din iniţiativa filialei L. N. R. Braşov şi cu largul sprijin al corpului didactic, s'a ţinut un concurs între elevii şi elevele liceelor din localitate, la care s'au prezentat 56 de concurenţi.

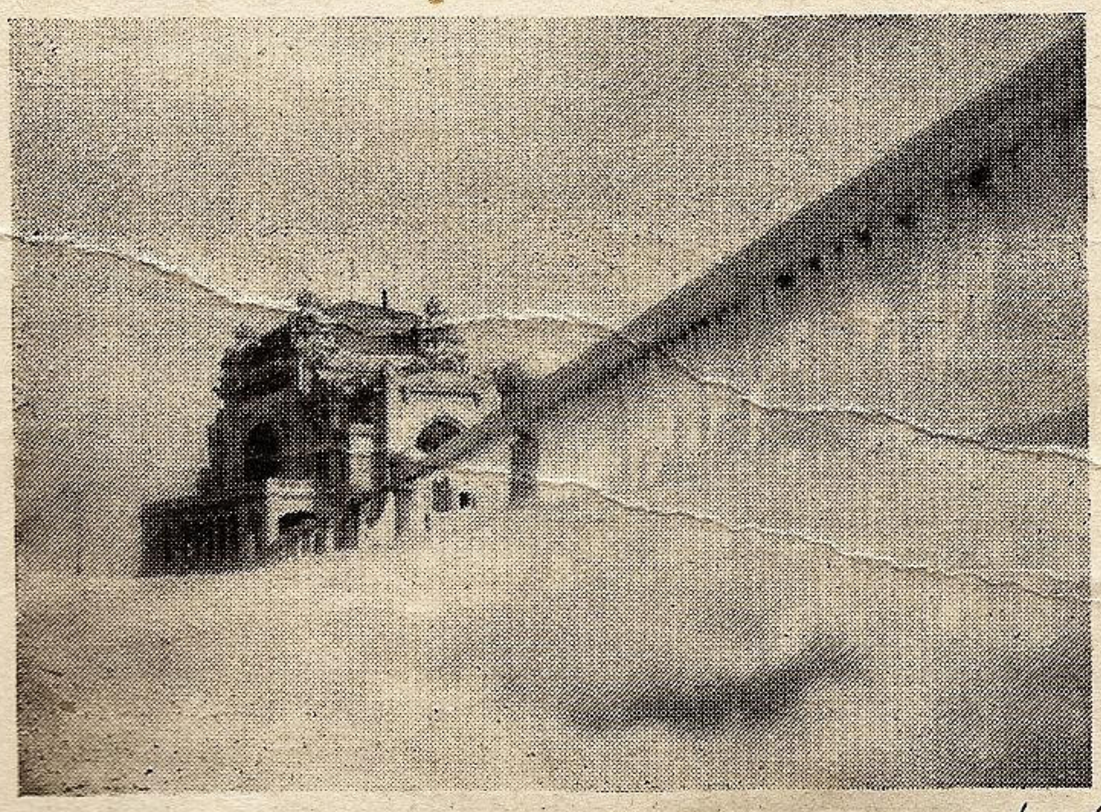
Subiectele propuse au fost:

A) *Pentru cursul superior* (români şi minoritari):

1) Importanţa Dunării şi Mării Negre pentru viaţa economică a României.

2) Apele şi industria noastră naţională.

3) Apele României în literatură.



După o săptămână de viscol: promenada cazinoului dela Constanţa

4161

B) *Pentru cursul inferior.*

1) Descrierea unei ape românești.

2) Povestiţi o amintire în legătură cu apa.

3) Delta Dunării.

La 18 Ianuarie a. c., a avut loc distribuirea premiilor, de către secretarul nostru general, precum urmează:

Premiul I, diplomă, un toc rezervor şi cărţi:

Astalosiu Valer, cl. VII liceul Şaguna; *Berkes Paul,* cl. VI liceul Comercial Reformat; *Popovici Liviu,* cl. I liceul Şaguna.

Premiul II, diplomă, creion port-mină, cărţi:

Niculescu Paul, cl. VIII liceul Şaguna; *Kiss Andrei,* cl. VII liceul Romano-Catolic; *Niţescu Gheorghe,* cl. IV liceul Industrial.

Premiul III, diplomă şi cărţi:

Puiu Constantin, cl. VIII, liceul Şaguna; *Szekely Alexandru,* cl. VIII Romano-Catolic; *Catrinescu Ion,* cl. IV, liceul Şaguna.

Menţiune, — cărţi:

Agnanastopol Alexandrina, cl. V liceul, Principesa Elena; *Popescu Felicia,* cl. VII liceul Comercial fete; *Olariu Victor,* cl. VIII liceul Meşota; *Cristea Ioan,* cl. IV lic. Bârseanu; *Doman Napoleon,* cl. III lic. Industrial; *Pantelimon Dumitru,* cl. II lic. Industrial.

Lucrările premiate vor fi publicate în „Marea Noastră pentru Tineret".

Economia apelor, o problemă naţională

Conferinţă a savantului inginer Adolf Ludin

Sub auspiciile Institutului Român de Energie, savantul Ing. Adolf Ludin, profesor la Şcoala Politechnică din Berlin, a ţinut o interesantă şi documentată conferinţă în sala de festivităţi a Societăţii Politechnice vorbind despre: „Economia apelor, o problemă naţională".

Conferinţa a fost audiată de numeroşi ingineri, membri ai Institutului Român de Energie, ai Societăţii Politechnice; au mai fost deasemenea prezenţi reprezentantul Institutului German pentru studenţi şi ai Misiunii Militare Economice Germane din România.

Cuvântarea d-lui Ministru Prof. Const. D. Buşilă.

Conferinţa a fost prezidată de d. prof. Const. D. Buşilă, ministrul Lucrărilor Publice şi al Comunicaţiilor şi Preşedinte al Institutului Român de Energie, care, înainte de a da cuvântul distinsului savant german, a spus următoarele:

Membrii Institutului Român de Energie au azi deosebita plăcere a avea în mijlocul lor pe d. prof. Adolf Ludin dela Şcoala Politechnică din Berlin, care invitat de către Institutul German pentru ştiinţă, de către Politechnica din Bucureşti şi de Institutul nostru, ne face azi o expunere intitulată: „Economia Apelor o problemă naţională", după ce cu două zile înainte, în aula Politechnicei, a prezentat interesanta sa conferinţă asupra desvoltării şi stării actuale în construcţia barajelor.

Personalitatea profesorului Ludin este foarte bine cunoscută de către technicienii care s'au ocupat de problemele hidrotehnice, relative la regulări de ape, dar mai ales de amenajeri hidraulice şi construcţiuni de uzine hidroelectrice. Lucrările executate de către prof. Ludin în Germania şi alte ţări sunt cunoscute: consultaţiile date în ţările nordice şi estetice ale Europei şi în acelea ale Americei de Sud au pus în evidenţă preciziunea lor tehnică şi multe din ele au fost urmate de executarea de lucrări; publicaţiunile profesorului Ludin constitue cea mai complectă contribuţie a tehnicei actuale în lu-

crări de apă și sunt cunoscute de către toți inginerii.

Mai înainte de a mulțumi conferențiarului de azi, pentru vizita ce ne face în România și pentru expunerea ce ne va prezenta, ținem a mulțumi Institutului German pentru Știință, care a făcut demersurile necesare pentru ca d. Ludin să vie între noi, în cadrul cooperării intelectuale româno-germane, destinată a strânge și mai mult relațiunile politice între Germania și România și consolidată prin frăția de arme stabilită prin lupta comună contra bolșevismului. Prin invitarea în România a prof. Ludin, marele filo-român Profesorul Gamilschegg, face încă odată dovada sentimentelor sale ca România să fie cunoscută de către germanii de seamă. Pentru acest gest trebue să mulțumim directorului Institutului German pentru Știință.

Conferința savantului german Prof. Ing. Adolf Ludin.

Plecând dela multiplele posibilități de utilizare a apelor și dela înfrânarea lor atunci când pot fi dăunătoare, conferențiarul a schițat marele ciclu natural al economiei apelor (evaporare, precipitațiuni, infiltrațiuni și cursuri superficiale și în adâncime), trecând apoi la problemele technice ce se pun în legătură cu stăpânirea apelor spre binele și progresul omenirii.

Aceste probleme sunt: evitarea inundațiilor și utilizarea apelor mari cu ajutorul măsurilor de regulare a scurgerii apelor (măsuri în domeniul agronomic, silvic și constituirea marilor rezervoare de suprafață sau adâncime) îngrijirea și curățirea straturilor de apă. Apoi, d-sa a atras atențiunea asupra posibilităților de economisire a apelor și a reducerii consumației lor.

După această sinteză a condițiunilor și posibilităților ciclului natural și forțat al apelor, savantul profesor german a arătat importanța economiei apelor în legătură cu interesele generale economice. A trecut în revistă cercurile interesate în problema apelor cu toate necesitățile lor, uneori chiar divergente, cari au dus de multe ori la conflicte. Din aceste considerațiuni conferențiarul a fixat atât liniile fundamentare ale economiei generale a apelor, cât și a problemelor particulare ce se pun, ilustrând această parte a conferinței cu o scurtă privire asupra realizărilor obținute în acest domeniu, în Germania.

D. Prof. Ludin și-a încheiat conferința subliniind importanța economiei apelor și a dirijării ei, care se rezumă în imperativul ingineresc: „Nu risipi energia ci întrebuințeaz-o".

Avansări în cadrele Marinei.

Prin Inaltul Decret Nr. 510 din 19 Februarie 1942, s'au făcut înaintări de ofițeri superiori și inferiori din marina regală pe datele arătate mai jos:

Căpitan Comandor la gradul de Comandor pe data de 24 Ianuarie 1942:

1. Isvoranu I. Tudor.

Locotenent Comandor la gradul de Căpit. Comandor:

1. Antonescu A. Nicolae; 2. Dumbravă C. Alexandru; 3. Voinescu St. Victor; 4. Petrovici C. Mișu; 5. Gheorghel I. Arpad.

Căpitan la gradul de Lt.Comandor cu vechime 31 Octombrie 1941:

1. Lungu C. Corneliu; 2. Samson V. Titus; 3. Trandafirescu C. Eugen; 4. Popescu St. Petre: 5. Bercea M. Alexandru; 6. Petrescu-Tocineanu Gh.; 7. Iftimescu D. Ioan; 8. Petrulian N. Mihail; 9. Budescu R. Radu.

Dela gradul de Căpitan inginer la gradul de Lt.-Comandor inginer, cu vechimea de 31 Octombrie 1941:

1. Năstase N. Constantin.

Dela gradul de Locotenent pe data de 24 Ian. 1942:

1. Stoenescu Gh. Nicolae; 2. Petru D. Alexandru; 3. Apostol-Dobriceanu P. Eugen; 4. Şerbănescu G. Iuliu; 5. Mircescu I. Emilian; 6. Grant C. Effingham; 7. Rădulescu N. Constantin; 8. Ignat V. Ştefan; 9. Panaitescu C. Vasile; 10. Dinu C. Ilie; 11. Gabrovanu I. Ioan; 12. Morianu V. Romul; 13. Copaciu M. Constantin; 14. Diaconescu I. Paul; 15. Tudor I. Nicolae; 16. Stefanov C. Mircea; 17. Nicolau C. Ioan; 18. Eimandi I. Dinu.

Dela gradul de Locot. ing. la gradul de Căpitan ing..

1. Cautiș C. Nicolae.

Dela gradul de Locot. Mec. la gradul de Căpitan Mec.

1. Dicu T. Stan; 2. Patefski St. Ioan; 3. Dimancea T. C-tin; 4. Zeamă V. Dumitru; 5. Grigorescu C. Ioan.

Aspiranți de marină la gradul de Locotenent

1. Botezatu I. Ştefan; 2. Coadă I. Ioan; 3. Stratulat G. Gh. Ioan; 4. Popescu T. Gheorghe; 5. Bujenită N. Mihail; 6. Stoianovici I. Ştefan; 7. Petrescu N. Andrei; 8. Buruiană T. Galic; 9. Popa St. Aurel; 10. Marinescu M. Nicuşor; 11. Ciurcu Gh. Nicolae; 12. Rick C. Ştefan; 13. Avram N. Dumitru; 14.. Vasilescu I. Valeriu.

Dela gradul de Aspirant Mec. la gradul de Locot. Mec.

1. Miulescu N. Ioan; 2. Popescu N. Panait; 3. Teican D. Ioan; 4. Blezu I. C-tin; 5. Stoenescu St. Gheorghe; 6. Bodnar A. Petru; 7. Petruş C. Ambrozie; 8. Isac I. Constantin.

Sublt. de echipaje la gradul de Locotenent de echipaje:

1. Dabija D. Iordan; 2. Ionescu I. Ştefan; 3. Rădulesc A. Petre.

ADMINISTRAȚIA

Adm. Căpitan la gradul de Adm. Major cu data de 31 Octombrie 1941:

1. Teodosiu Ioan.

Liga Navală le adresează cele mai calde felicitări pentru meritata avansare.

Donațiuni pentru marinari.

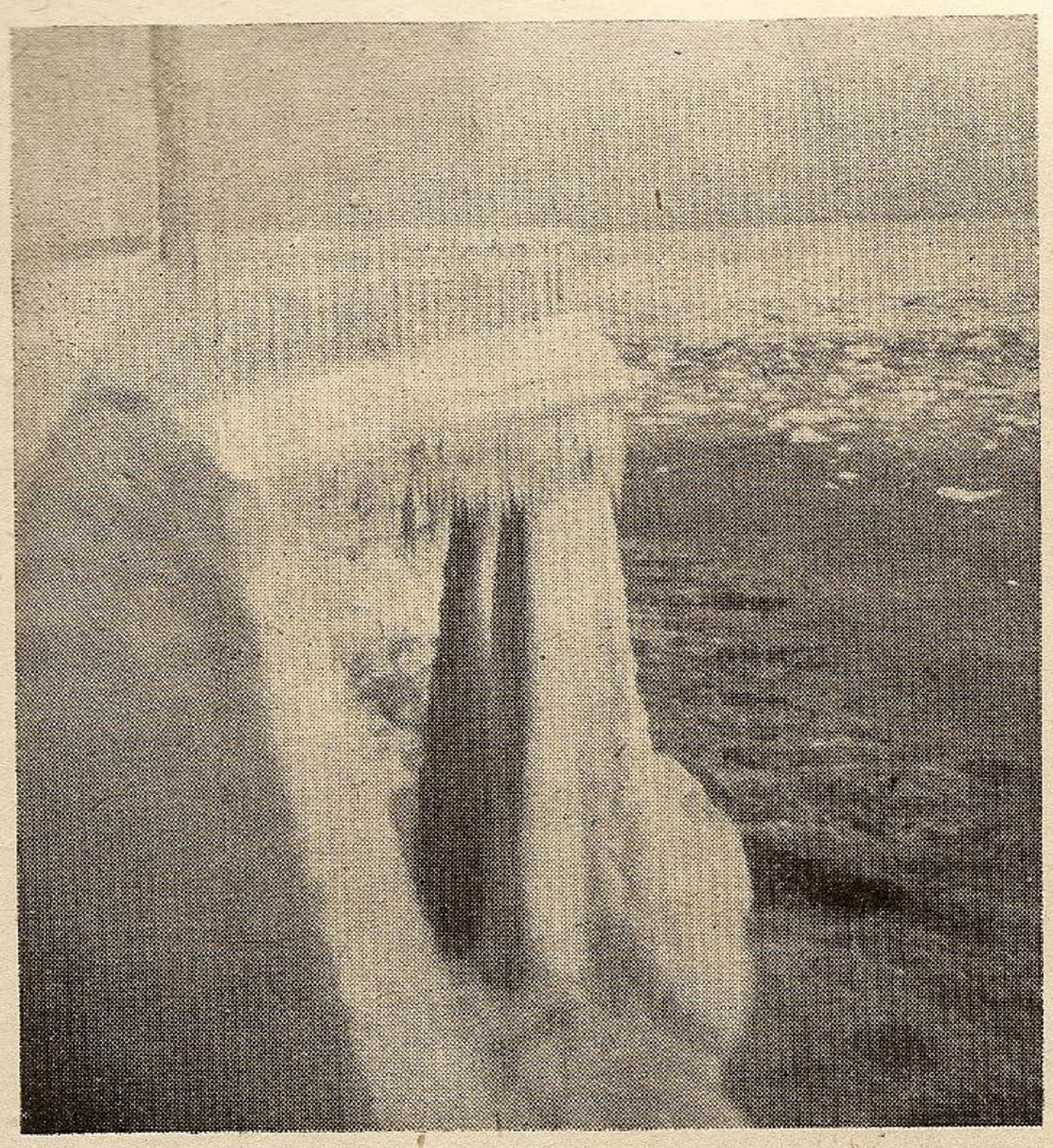
In cursul lunei August anul trecut, d-na Irina M. Constantziu, al cărui suflet a vibrat întotdeauna pentru marină, a făcut un gest frumos, trimițând d-lui Amiral Adj. N. Păiș, ministrul Marinei, un bon pentru Inzestrarea Armatei, în valoare de 5.000 lei, spre binele și înălțarea Marinei Regale Române.

Iată scrisoarea adresată d-lui Amiral Adj. N. Păiș, ministrul Marinei, cu această ocazie:

Domnule Amiral,

Vă trimit, alăturat bonul pentru Inzestrarea Armatei Nr. 201.109, în valoare de lei 5.000 (cinci mii), cu rugămintea de a-l înmâna unui soldat marinar care s'a distins în mod deosebit în luptele contra bolșevicilor.

Urmăresc cu emoție și mândrie relatarea faptelor vitejești ale



Sub influenţa gerului pilonii de susţinere a terasei transformată în stalactite.

bravei noastre marine, căreia îi urez să înscrie noui pagini de glorie în cartea neamului alături de camarazii din toate celelate arme, care luptă plini de însufleţire şi curaj pentru biruinţa Sfintei Cruci.

Primiţi, vă rog, d-le Amiral, expresiunea neschimbatelor mele sentimente.

IRINA M. CONSTANTZIU

Marina Regală este adânc recunoscătoare d-nei Irina M. Constantziu pentru mărinimosul său gest.

*

* *

Asociaţia pescarilor vânători din Tulcea a donat pentru familiile concentraţilor şi celor căzuţi pe front suma de 100.000 lei. Suma a fost depusă la Banca Naţională, Sucursala Tulcea.

Domnul Mareşal Antonescu a mulţumit printr'o scrisoare Asociaţiei pentru patriotica ei donaţie.

Un premiu binemeritat.

Doamna Galia Tudor, colaboratoarea noastră, a fost distinsă de Academia Română cu premiul „Mavrogheni" pentru virtute, în valoare de 100.000 lei.

Liga Navală felicită pentru aceasta binemeritată încununare a sacrificiilor ce această nobilă româncă le-a făcut.

Ajutorarea pescarilor de către Stat.

Intinderea apelor româneşti a revenit la cât era în 1940, ba mai mult. Intreaga deltă a Dunării, lacurile din partea de Miază-zi a Basarabiei şi ţărmul Mării Negre, până dincolo de Odesa au fost redate pescuitului românesc.

Rezultatul este că pe piaţa românească a început să vină mai mult peşte — şi proaspăt şi sărat — şi populaţia a fost îndestulată.

La acest bun rezultat a ajutat mult şi Statul, care a dat pescarilor scule — plase, cârlige, bumbac, setci şi altele — de 70.000.000 lei, până acum. Şi le vor mai da şi de acum înainte.

Deasemenea şcolile de pescari vor ajuta mult la îmbunătăţirea pescuitului românesc. Pe lângă şcoala dela Constanţa — pentru pescarii de mare — se mai fac încă două şcoli, la Brăila şi la Galaţi.

Cu aceste măsuri şi cu aceste ajutoare ale Statului, pescuitul românesc va lua, în curând, o mare desvoltare.

Mesagiile adresate marinei române de eroii germani cari luptă în Atlantic.

Comandanţii germani de submarine Wilhelm Schulz şi Wilhelm Rollmann, cari au scufundat fiecare peste 100.000 tone de vase inamice şi sunt amândoi decoraţi cu crucea de cavaler al ordinului Crucii de Fier, au înmânat d-lui Ion Popa, corespondentul din Berlin al agenţiei „Rador", cu prilejul unor vizite la Oxhoeft şi Gotenhaven, următoarele mesagii autografe adresate marinei regale române :

Marinarilor români mult noroc şi succes.

2.II.1942.

WILHELM SCHULTZ

Urez marinei regale române şi în viitor cele mai bune succese submarine.

In amintirea cursului nostru de perfecţionare la Oxoeft la 2.U.L.D.

WILHELM ROLLMANN

Moartea lui Gustav Rottlaender, primul radiotelegrafist maritim din România

De curând, a încetat din viaţă, în vârstă de 64 ani, Gustav Rottlaender, care a fost cel dintâi radiotelegrafist maritim din România.

De activitatea lui Gustav Rottlaender se leagă începuturile radiotelegrafiei maritime româneşti. Până la eşirea la pensie, bătrânul telegrafist a condus staţiunea de radio-coastă dela Constanţa.

Gustav Rottlaender s'a străduit şi în domeniul perfecţionării radiotelegrafiei, aducând importante îmbunătăţiri aparatelor şi utilajului radiotelegrafiei. Una dintre invenţiunile sale este întrebuinţată şi astăzi în sistemul de recepţionare radiotelegrafică.

Inmormântarea acestui bătrân radiotelegrafist s'a făcut în cadrul unei impresionante ceremonii, la care au luat parte numeroşi radiotelegrafişti şi marinari. In radiotelegrafie numele lui Rottlaender a fost continuat de către trei dintre fii săi, dintre cari unul Otto, a murit acum un an.

Ştiri din străinătate

NAVIGAŢIA MARITIMĂ

BULGARIA

Judecătorie maritimă în Cavalla. Dela 1 Ianuarie 1942 în portul Cavalla a fost înfiinţată o judecătorie maritimă competentă pentru întreaga coastă bulgară de pe Marea Egee.

(*N. F. A.*, Nr. 302/941)

DANEMARCA

Piaţa navlurilor în luna Decembrie 1941. In luna Decembrie 1941, cererea tonajului liber a fost extraordinar de animată. Marina comercială a fost foarte ocupată cu transporturile de cărbuni şi cocs spre porturile daneze. De altfel, au rămas foarte multe cereri de transport nesatisfăcute. In traficul danez interior sunt numeroase cereri de vase mici pentru transporturile de cărbuni şi ciment. Navlurile pentru transporturile expediate din porturile Iutlandei de Nord la Copenhaga, se cifrează la circa 12 kr./t. Se cere tonaj pentru transportul de salpetru. Pentru perioada Decembrie 1941 — Ianuarie 1942 s'au fixat navlurile la 23,5 kr./t. în cazul vaselor mai mari. Deasemeni, sunt cereri suficiente pentru cabotajul german precum şi pentru traficul cu porturile baltice din Marea Nordului şi Norvegia.

După rapoartele navigaţiei transoceanice, rezultă că încercările de a reduce navlurile, au fost suspendate chiar în districtele controlate. Pentru seminţele de in expediate din La Plata în Statele Unite se percepe navlul de 22,5 dolari. Sunt cereri multe pentru transporturile de minereuri din Africa de Sud şi Indii în Statele-Unite.

(*N. F. A.*, Nr. 302/941)

EGIPT

Falimentul societăţii Canalului Suez. Societatea „Compagnie Universelle du canal de Suez" şi-a suspendat plăţile. Societatea are o conducere franco-engleză şi în anul 1927 a împărţit un dividend de 445%.

Actualmente, din cauza scăderii vertiginoase a veniturilor, societatea a suferit pierderi aşa de mari că nici nu mai este în stare să plătească salariile personalului său.

(*V. M. E. V.*, Nr. 50/491)

FRANŢA

Mişcarea portului Marsilia. Cu ocazia unei conferinţe care s'a ţinut de curând între mai multe Camere de Comerţ din Franţa meridională, s'au publicat câteva date cu privire la mişcarea portului Marsilia ca port şi centru de import pentru alimente.

Aceste date se referă la perioada Ianuarie - August 1941 :

Fructe şi zarzavaturi din Africa de Nord	200.000 t.	faţă de 180.000 t.	în anul 1938
Seminţe şi fructe oleaginoase	280.000 „	„ „ 400.000	„ „ „ „
Cafea	30.000 „	„ „ 16 000	„ „ „ „
Cacao	40.000 „	„ „ 3.500	„ „ „ „
Orez	20.000 „	„ „ 80.000	„ „ „ „
Zahăr	29.000 „	„ „ 90.000	„ „ „ „
Cereale, făină şi derivate	250.000 „	„ „ 175.000	„ „ „ „
Vin	240.000 „	„ „ 80.000	„ „ „ „

Faţă de aceiaş perioadă din anul 1938, traficul portului Marsilia a scăzut la 25% în ce priveşte tonajul total, la 40% în ce priveşte mişcarea călătorilor şi la 55% în ce priveşte mişcarea mărfurilor. (*Il Sole*, Nr. 288/941).

● *Primul bilanţ excedentar al societăţii „Compagnie Générale Transatlantique".* Marea casă de armare din Paris „Compagnie Générale Transatlantique" la care participă şi Statul, a încheiat exerciţiul expirat cu un beneficiu de 98,5 milioane franci francezi.

Din anul 1930 până în prezent, societatea a lucrat mereu cu pierdere. Din beneficiul realizat acum, o jumătate se repartizează pentru acoperirea pierderilor, iar cealaltă jumătate pentru rezerve. La sfârşitul exerciţiului, tonajul total ale celor 55 vase care formează proprietatea acestei societăţi a fost de 550.000 TBR.

(*N. F. A.*, Nr. 288/941)

GERMANIA

Traficul maritim Lübeck-Riga. Societatea portului Lübeck anunţă că a fost reluat serviciul regulat de navigaţie dintre Lübeck şi Riga. Primele vapoare din serviciul de linie regulată au şi plecat dela Lübeck spre Riga. Informaţiuni precise asupra plecărilor şi a navlurilor se pot obţine dela expeditorii maritimi din Lübeck.

(*D. V. N.*, Nr. 290/941)

STATELE - UNITE

Mişcarea din Canalul Panama. După o statistică a Ministerului de Comerţ din Washington, mişcarea canalului Panama în anul financiar Iulie 1940 — Iunie 1941, a înregistrat următoarele valori lunare :

		Mii de tone		Pavilionul american în mii de tone
Iulie	1940	2.285	din care	1.075
August	„	2.418	„	1.202
Septembrie	„	2.304	„	1.101
Octombrie	„	2.418	„	1.333
Noembrie	„	2.062	„	1.127
Decembrie	„	2.139	„	1.134
Ianuarie	1941	1.966	„	1.102
Februarie	„	1.827	„	968
Martie	„	1.911	„	1.027
Aprilie	„	2.057	„	1.080
Mai	„	1.989	„	1.133
Iunie	„	1.585	„	887

In cursul lunei Iulie, mişcarea totală a Canalului Panama a fost de 1.659.000 tone din care 910.000 tone au aparţinut vaselor americane. (*Il Sole*, Nr. 287/941)

TURCIA

O uniune nouă a navigaţiei turceşti. Faptul că uniunea armatorilor turci cari dispun de vase cu un tonaj care trece de 150 TBR a obţinut rezultate favorabile, a îndemnat şi pe posesorii de vase cu un tonaj sub 150 TBR să se unească între ei pentru a avea o reprezentanţă comună a intereselor lor. In acest sens aceştia din urmă au făcut cunoscut autorităţilor competente că doresc să se constitue într'o uniune a armatorilor. Aceşti armatori dispun de vase mici cu pânză şi motor care actualmente deservesc traficul dintre Istambul şi porturile bulgare de pe coasta Mării Negre.

(*D. V. N.*, Nr. 301/941)

NAVIGAŢIA FLUVIALĂ

BULGARIA

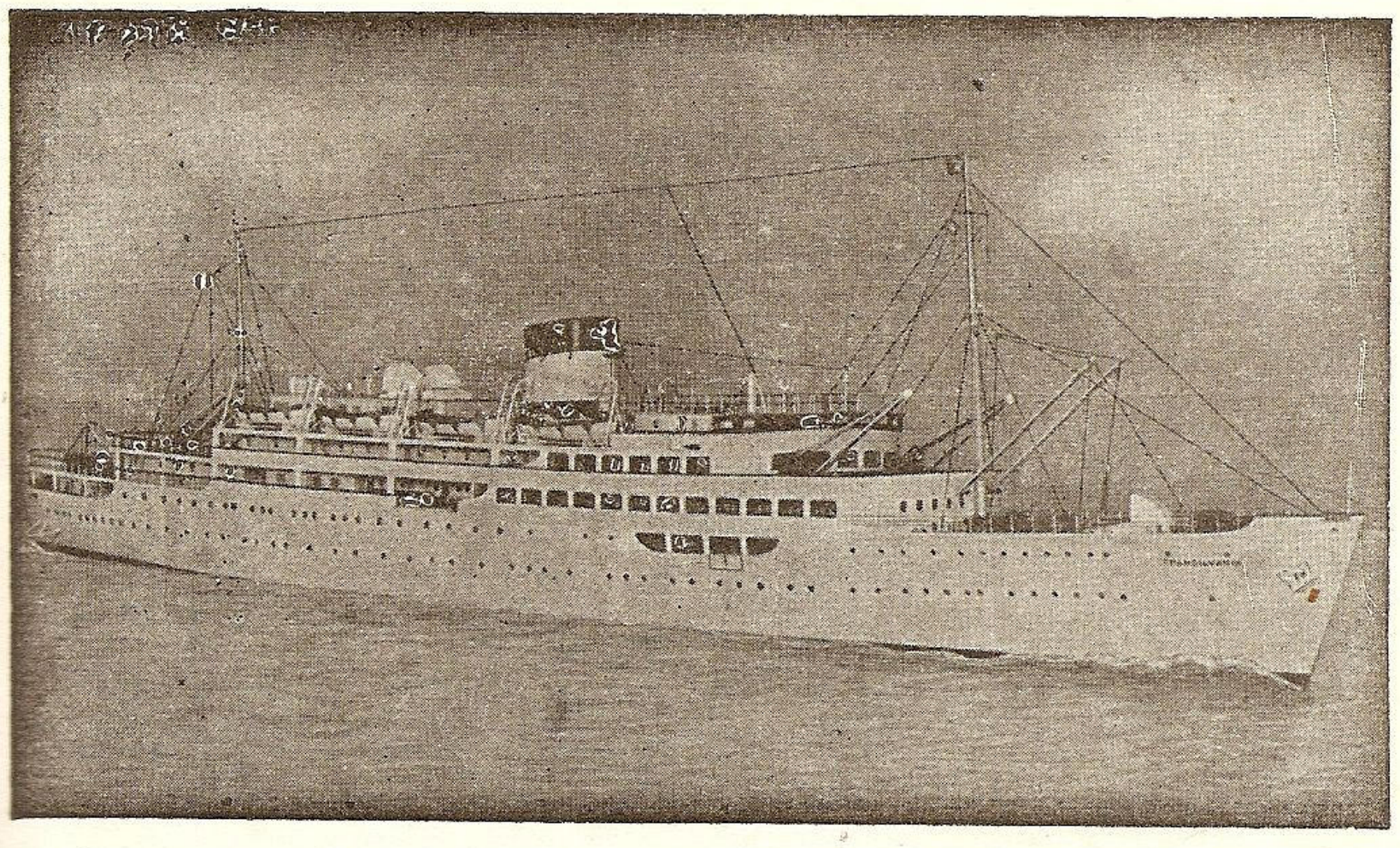
Transbordările în portul Rusciuc. Sindicatul de exploatare a navigaţiei pe Dunăre atrage atenţiunea că macaraua mecanică a Statului din Rusciuc are o capacitate de ridicare de numai 7 tone.

In consecinţă, în traficul cu Rusciuc nu se pot primi obiecte mai grele de 6 500 kg.

In cazul când sunt de expediat colete cari depăşesc această greutate, trebue să se ia înţelegere din timp cu Sindicatul navigaţiei dunărene. (*D. V. N.* Nr. 272/941)

SERVICIUL MARITIM ROMÂN

DIRECȚIUNEA: B-DUL TAKE IONESCU No. 1-3 ◆ BUCUREȘTI



Călătoriți rapid și în siguranță către:

TURCIA

cu vapoarele:

„DACIA"

ȘI

„REGELE CAROL"

după următorul itinerariu:

CONSTANȚA	plecarea	Luni	ora 4	p. m.
ISTANBUL	sosirea	Marți	„ 9	dim.
„	plecarea	Joi	„ 15	p. m.
CONSTANȚA	sosirea	Vineri	„ 7.30	dim.

MENȚIUNEA CURSELE SUSPENDATE PÂNĂ LA NOI DISPOZIȚIUNI

INFORMAȚIUNI ȘI BILETE LA

BIROUL DE CĂLĂTORI AL S. M. R.

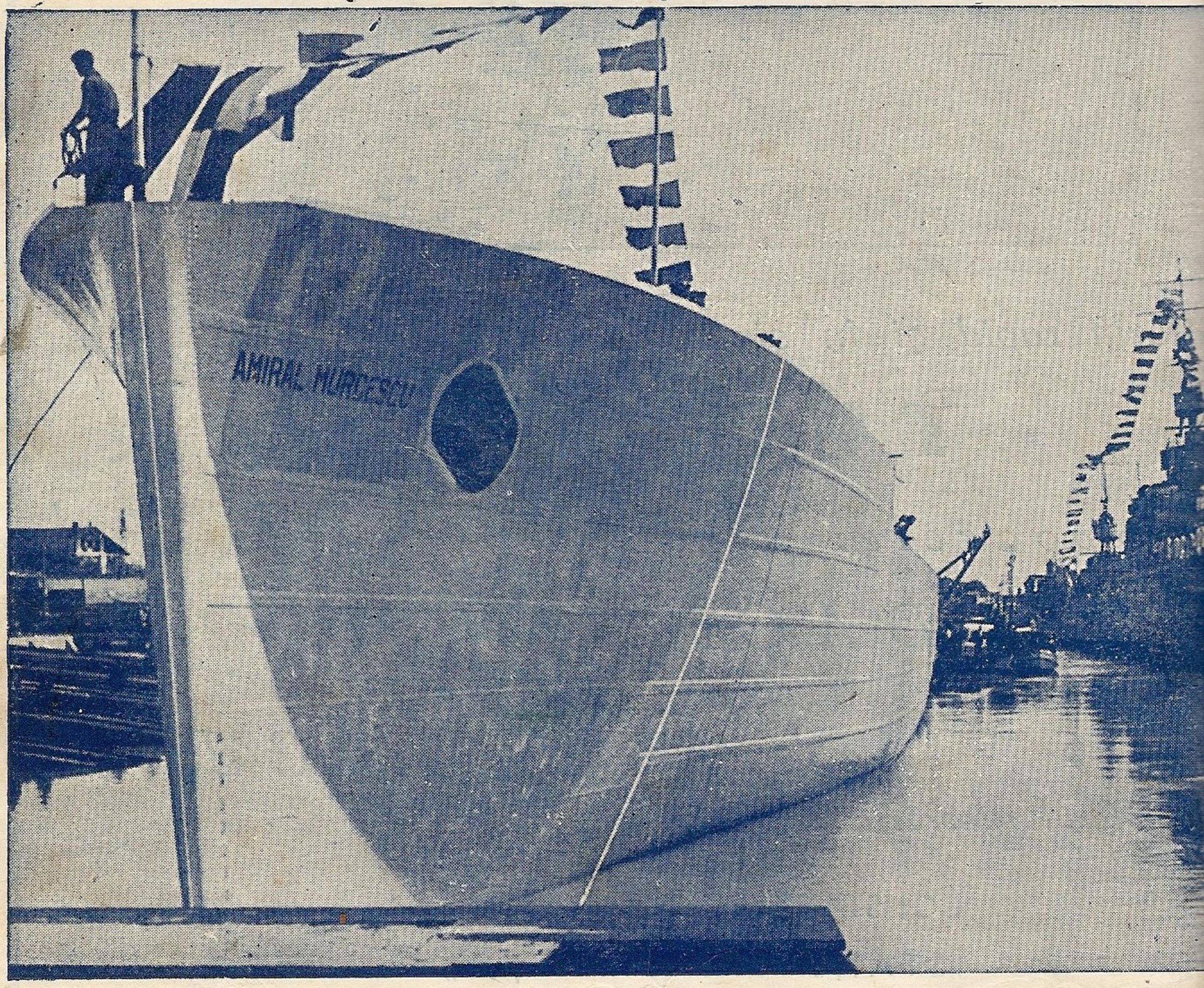
B-DUL TAKE IONESCU No. 1 — TELEFON 3.22.61

LA PRINCIPALELE BIROURI DE VOIAJ DIN BUCUREȘTI ȘI PROVINCIE

LA CERERE SE TRIMIT PROSPECTE GRATUIT IN TOATĂ ȚARA ● ●

ȘANTIERELE NAVALE GALAȚ

Direcțiunea Generală
B U C U R E Ș T I
Str. I. G. Duca 33
Tel. 2.18.26



VASE DE RĂSBOI * VASE COMERCIAL

Șantiere
G A L A Ț
Str. Arsenalului
Tel. 27.65

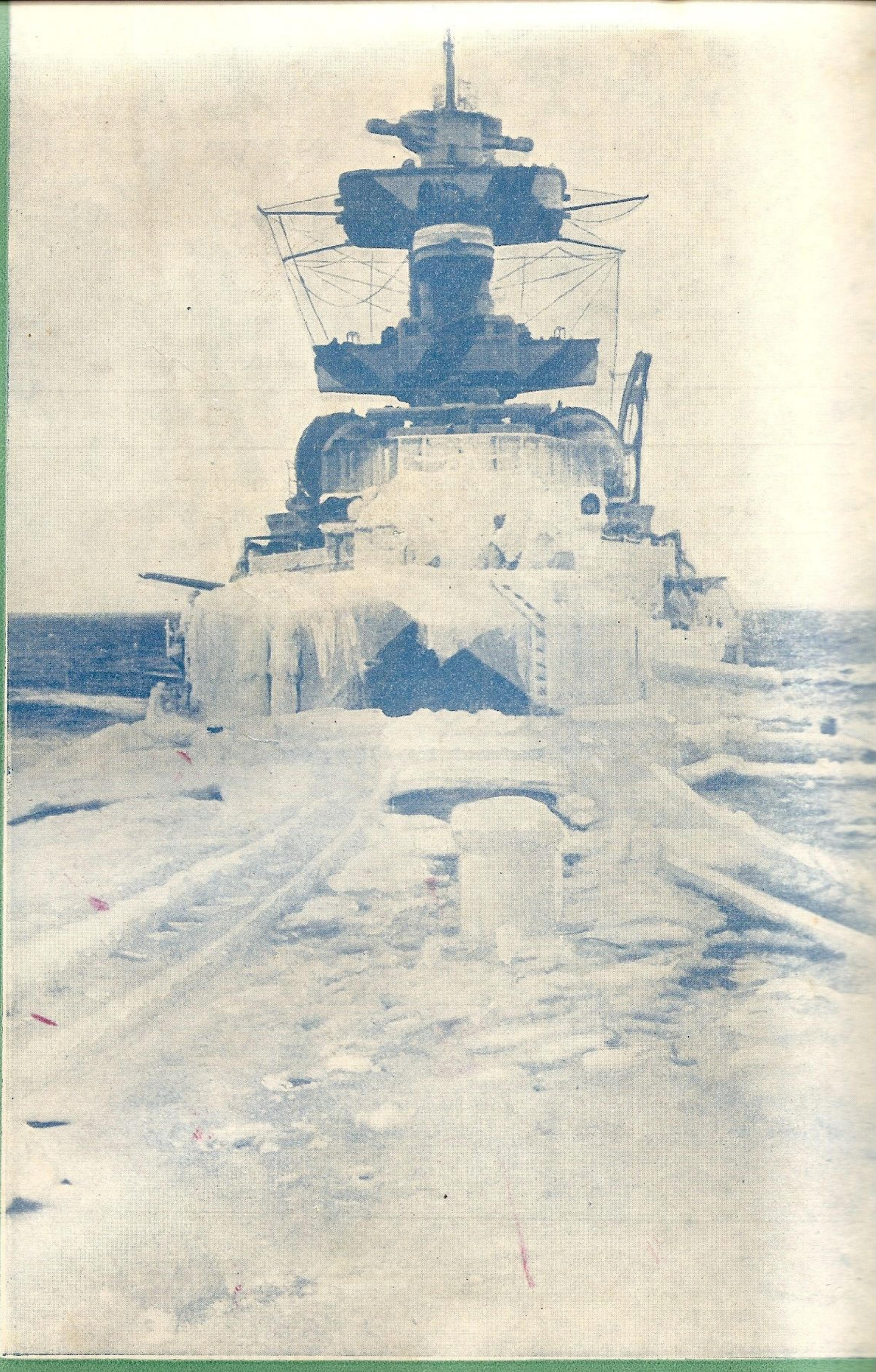
INSTITUTUL DE ARTE GRAFICE „MARVAN" S. A. R. BUCUREȘTI

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ

PERSOANA MORALĂ ŞI JURIDICĂ

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă..."

(M KOGĂLNICEANU)



IARNA GREA N'A CRUŢAT NICI CRUCIŞETOARELE

MAREA NOASTRA

REVISTA PENTRU PROPAGANDĂ, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

ANUL XI, Nr. 3—4

MARTIE-APRILIE 194

MAREA NOASTRA

REVISTA LIGII NAVALE ROMANE

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

Inscrisă în reg. de publicaţiuni periodice al Trib. Ilfov sub nr. 367/938

APARE LUNAR

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine, navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroaviaţie, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice.

Intemeiată de (†) JEAN BART — Director : Comandor A. NEGULESCU — Secretar : ION MUCHE

Numărul 3 – 4

Redacţia şi administraţia : SEDIUL LIGII NAVALE ROMÂNE
Strada Spiru Haret no. 6 — Bucureşti, II — Telefon 5.71.08.

Martie – Aprilie 1942

CUPRINSUL:

Lt.-C-dor P. Popescu-Deveselu : Marina noastră în Războiul Reîntregirii . . . . . pag. 53
C-dor Virgil Dragalina : „I fear the Japs“ . . . . „ 57
C'Amiral C. Negru : Oceanul Pacific . . . . . „ 59
C-dor A. Roman : Ocolul Mediteranei . . . . . „ 61
C'Amiral C. Negru : Din aspectele Mării . . . . . „ 63
Apostol Culea : Tradiţiile vieţii pe apă ale poporului român . . . . . „ 65
Otto Philipp Häfner : In 21 de minute . . . . . „ 69
Cpt. Gh. Costea : Doi ani de război pe mare . . . „ 71
Cronicar : Răsboiul aero-naval . . . . . „ 72
* * * Glasul presei . . . . . „ 76
* * * Din toată lumea . . . . . „ 81
Lt.-C-dor Marius Verbiceanu, Venera Popescu, Gallia Tudor, Cridim, Dan Marian-Corăbierul : Versuri „ 82
Scarlat Preajbă : Recenzii . . . . . „ 84
* * * Informaţii din ţară . . . . . „ 88
* * * Informaţii din străinătate . . . . . „ 96

Preţul abonamentelor pe un an:

Pentru instituţii, intreprinderi, agenţii . . . . . Lei 1000
Pentru particulari . . . . . „ 400
Pentru străinătate preţul dublu

Membrii Ligii Navale Române primesc revista GRATUIT în schimbul cotizaţiei de 240 lei membrii majori, ofiţeri activi şi pensionari;
120 lei membrii minori, funcţionari inferiori, studentii, maeştrii militari, subofiţerii activi, pensionari şi comerciali.

Membrii familiilor celor înscrişi în categoriile de mai sus, vor plăti pentru a fi membri ai L.N.R., o cotizaţie de 60 lei fără a primi revista. La înscriere se mai plăteşte 120 lei pentru carnet, insignă şi statut.

Cotizaţia specială pentru tineretul şcolar, universitar şi muncitoresc, (élevi şi premilitari) este de 24 lei anual, primind în schimb GRATUIT revista „MAREA NOASTRĂ PENTRU TINERET“. La înscriere se mai plăteşte 100 lei pentru carnet, insignă şi statut

Plata articolelor : Articole originale . 300 lei pagina
Compilări, recenzii 150 „ „
Traduceri . . . . 100 „ „

Articolele vor fi scrise pe o singură faţă, iar desenurile separat executate cu tuş negru.

L I G A N A V A L Ă R O M Â N Ă

DE SUB INALTA PREȘIDENȚIE DE ONOARE A

M. S. REGELUI MIHAI I AL ROMANIEI

SEDIUL CENTRAL: STRADA SPIRU HARET No. 6, BUCUREȘTI II

Vă iubiți țara ?
Vă sunt dragi apele noastre, — râuri, fluvii, marea ?
Aveți admirație pentru marinarii noștrii ?

Inscrieți-vă în LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ, care luptă pentru îndrumarea și încurajarea ori cărei activități naționale marinărești și pentru desvoltarea puterii maritime române.

Cotizațiile anuale sunt: 240 lei membrii majori;
120 lei membri funcționari inferiori, studenți.

Fiecare membru primește **GRATUIT** revista „Marea Noastră", organul de propagandă al L. N. R., cu suplimentele ei.

Membrii familiilor celor înscriși în categoriile de mai sus, vor plăti o cotizație de 60 lei fără a primi revista.

La înscriere se mai plătește 120 lei pentru insignă, carnet și statut.

Cotizația anuală a membrilor JUNIORI (sub 21 ani) este de:

24 LEI

în schimbul căreia primesc **GRATUIT** revista „Marea Noastră pentru tineret".

La înscriere se mai plătește 100 lei insigna, carnetul și statutul.

Cei cari doresc a primi și revista „Marea Noastră" vor plăti o cotizație de 120 lei în loc de 24.

T A R I F U L P U B L I C I T Ă Ț E I :

	1/1	1/2	1/4 pagină
Una lună	2.500.—	2.000.—	1.500.—
3 luni	7.000.—	5.000.—	4.000.—
6 „	12.000.—	8.000.—	6.000.—
12 „	20.000.—	15.000.—	10.000.—

Buletinele, gazetele și revistele primite la Biblioteca L. N. R.

Buletine: Buletinul Pisciculturii românești; Economia; Correspondence economique roumaine; Antigaz; Buletinul Bursei București; Buletinul Direcțiunii Dunării Maritime; Buletinul demografic al României; Buletinul Muzeului Militar Național; Buletinul Muncii.

Gazete: Unirea; Viața; Vremea; Cuvântul Generalului; Gazeta Transilvaniei; Focșanii; Avântul; Gazeta Cărților; Dacia; Universul Sport; Progresul.

Reviste române: România Aeriană; Finanțe și Industrie; Muncitorul național român; C. A. M; Răsăritul; Glasul Tineretului; Revista Soc. științifico-literare Tinerimea Română; Cronica Romanului; Revista Fundațiilor Regale; Revista de Igienă Socială; România Militară; Revista Aeronauticei și Marinei; Revista Infanteriei; Natura; Corespondența economică; Convorbiri literare.

Reviste streine: L'Illustration; Journal de la Marine Marchande; Signal; Tempo; Koralle; Till Rors, L'Illustrazione Italiana; La Moto-Nautica Italiana; L'Italia Marinara; Jadranska Straza.

FILIALELE L. N. R.

Localitatea	Președinte	Sediul
1. Bălți	Lt.-col. P. Hanciu	
2. Brăila	General Avramescu	La Grupul nav. grănic.
3. Brașov	Consilier Gh. Diaconescu	La Insp. Preg. Prem.
4. C.-Lung (Muscel)	Col. Babeu Zaharia	La Comenduirea Pieței
5. Calafat	G. Giuică	La căpitănia portului.
6. Călărași	Eugen Cialâc	La căpitănia portului.
7. Cahul	Col. D. Dobrescu	
8. Cernăuți	G-ral Const. Buniș	
9. Cetatea Albă	Avocat Calust Asvadurov	
10. Chișinău	G-ral I. Carlaonț	
11. Constanța	C. amiral Georgescu	La Hotel Carol
12. Corabia (Romanați)	Lt.col. Th. Căpitănescu	La căpit. portului Corabia.
13. Berezeni (Fălciu)	Ștefan Blănaru, primar	La primăria comunei.
14. Călmățui (Fălciu)	Ilie Rotaru, primar	
15. Drânceni (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei.
16. Fălciu (Fălciu)	Iacob Filipescu, primar	La primăria comunei.
17. Grozești (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei.
18. Lunca Banului (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei.
19. Scopoșeni (Fălciu)	Gh. Popa, primar	La primăria comunei.
20. Stănilești (Fălciu)	Enache Oancea, primar	La primăria comunei.
21. Vetrișoaia (Fălciu)	Gh. Iorga, primar	La primăria comunei.
22. Galați	Dan Sărățeanu	Str. Plantelor, 8
23. Giurgiu	Col. T. Ghigorț	La Șc. de Piscicultură
24. Hotin	Col. Const. Șerbănescu	
25. Iași	G-ral H. Dragomirescu	La c-dt. regiunei teritoriale
26. Ismail	Col. Petre Jinga	
27. Piatra-Neamț	Lt.-col. I. Teodorescu	La prefectura județului
28. Pitești	G-ral Vintilă Davidescu	La comand. brigăzii
29. R.-Vâlcea	G-ral Olimpiu Stavrat	La comand. garnizoanei
30. Roman	G-ral C. Constantinescu	La comand. garnizoanei
31. Sighișoara	Col. G. Grecescu	La prefectura județului
32. Slatina	G-ral Aurel Aldea	La comand. garnizoanei
33. Soroca	Maior A. Ursu	
34. Sulina	Ing. C. Burghele	La cercul marinei
35. Tg. Lipcani (Hotin)	Col. Const. Șerbănescu	
36. Tg. Ungheni (Iași)	Lt.-col. Buhancă Ioan	
37. Timișoara	Dr. V. N. Tăutu	La căpitănia portului
38. Tulcea	Eracle Asan	La Cercul Militar
39. T. Măgurele	G-ral Al. Ioanițiu	La comand. garnizoanei
40. T. Severin	V. Netta	La șantierul naval

MEMBRII L. N. R. sunt rugați a comunica telefonic sau prin scris ori de câte ori nu primesc revista și ori ce schimbare de adresă. La fiecare expediție aproape 10% din reviste sunt înapoiate cu mențiunea „necunoscut la adresă".

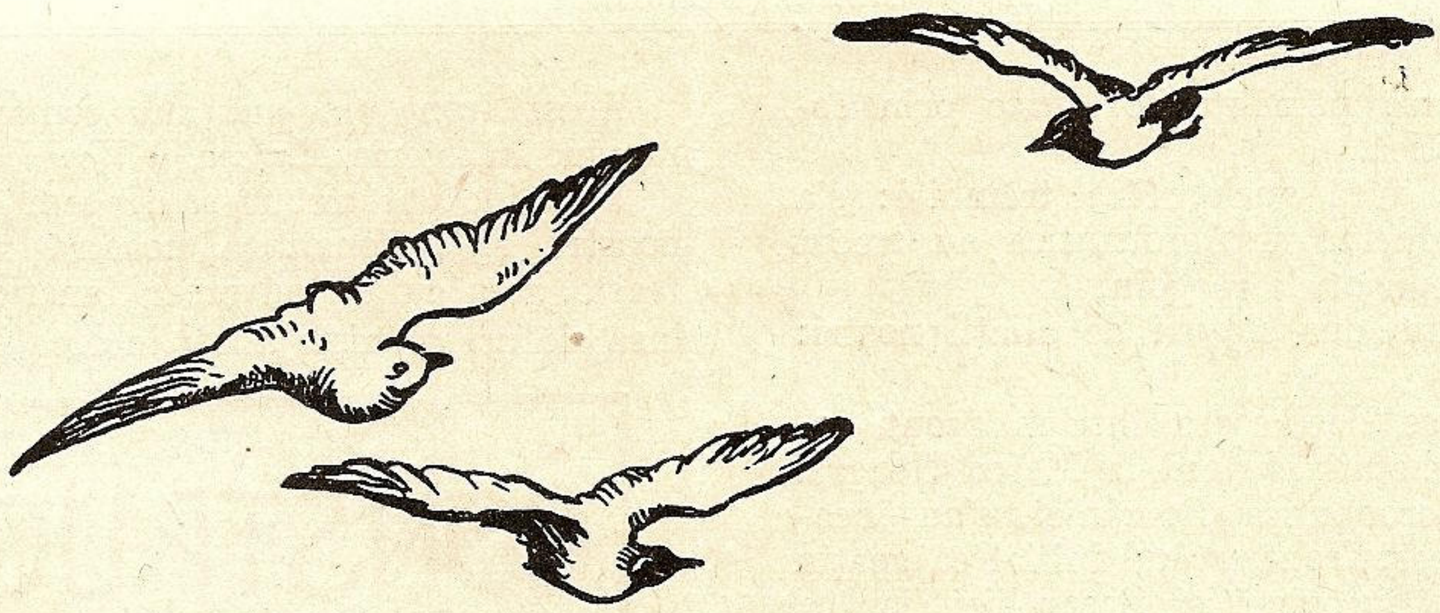
Adresa Centralei este: Str. Spiru Haret, 6, București II, Telefon 5.71.08.

Apel către camarazi

Rolul Ligii Navale Române și rostul publicațiilor noastre se știe că este propaganda pentru răspândirea și întărirea spiritului marinăresc în massa mare a celor cari iubesc marea și marina, dar nu o cunosc—mai ales tineretul.

La această muncă, nu trebue să se înhame numai un număr restrâns, care formează comitetele de conducere, ci TOȚI CAMARAZII, trimițându-ne articole, amintiri, fapte demne de remarcat, glume, anecdote, ca eșind din izolare să facem cât mai cunoscute viața și marina noastră.

Publicațiile noastre se adresează tuturor, dar trebuesc să fie scrise cât mai mult de marinari. Pentru a le răsplăti munca, s'a aprobat un spor la colaborare.



Operațiile Marinei Regale în războiul actual

de Lt. C-dor N. Popescu-Deveselu

— *Ceterum, censeo Carthaginem esse delendam.*
Bătrânul Caton.

— *Flavit Deus et dissipati sunt.*
Laughton.

Din colbuite cronici ne vine un îndemn să fim mai cu grije de faptele noastre, pentru ca urmaşii să nu mai tânjenească în lipsa scrisului despre tot ce au fost înfăptuirile înaintaşilor. A venit vremea să învăţăm din cele ce observă Dimitrie Cantemir ca o greşeală a Neamului nostru, când spune:

„Românii n'au timp să-şi scrie faptele lor de arme, căci mai mult au ţinut să le înfăptuiască, lăsând altora grija să le scrie".

Că de vom lăsa tot altora grija să povestească în veacuri ce au făcut Românii, mai cu asupră se vor împăna străinii cu fapta noastră şi din nou urmaşii vor şti mai puţin despre cât a însemnat întotdeauna lupta Neamului Românesc pentru păstrarea ogorului de moştenire Traco-Geto-Dacă, pentru perpetuarea latinităţii de nesecată civilizaţie Romana, pentru apărarea credinţei în Christos, pentru desvoltarea întru nemurire a urmaşilor de Geţi nemuritori.

Vom rămâne iarăşi cu şoaptele apelor, ce străbat un tot geografic şi prin malurile: Danubius, Teeis, Maris, Tyras, Baristenes şi Pontus spun veacurilor, cât însemna libertatea drumurilor pe unda lor şi câtă frământare scrisă cu sânge au irosit de veacuri, Brodnicii, Dubăsarii, Utricularii şi Dendroforii acestor locuri, pentru această libertate.

Dar nu este prea pilduitoare greşala trecutului şi mai mult decât oricând, sentenţioşi ca legionarii romani şi dârji ca luptătorii daci, încleştaţi în luptă, se cade să adăogăm la scrisul sângelui şi scrisul în cronici, tocmai ca un sistem generator de drepturi peste tot pământul pe care Generalul Iuliu Cesar îl dorea, spre a cuprinde în sistemul lui politico-strategic acel fluviu pe care îl numea Danubius.

Plaiuri şi vaduri, munţi şi văi, codri şi lunci, creste cu cetăţi, biserici cu credinţă şi cântece cu aleanuri ne vor fi ajutat însă de multe ori în drepturile noastre scrise, pentru înfigerea plugului cât mai adânc în brazda strămoşească. Pe ape, se pare că mai cu asupră neamul nostru şi-a tăcut trecutul şi fiindcă sângele este purtat în undă de val către albastrul infinit al oceanului, drepturile ne-au fost într'atât de contestate de străini, încât românii dela malul tuturor apelor pe care au circulat cândva nave trace, ilire, gete şi apoi romane, au disperat în credinţă şi s'au temut de ceiace ar fi trebuit să le fie un îndemn.

Din generaţie în generaţie Neamul Nostru s'a îndepărtat dela dreptul său asupra apelor şi când foarte puţini din sânul său au înţeles chemarea de val şi datoria de a striga prezent la apelul strămoşilor din străfunduri; atunci, tocmai ca un blestem al veacurilor ce şi-au îngropat faptele sub tăcere, mulţimea a hulit marinărească îndrăzneală.

De aceia, mai mult decât oricine Marinarii Români trebuie să-şi spună în auzul tuturor fapta lor de eroi, de astăzi şi de totdeauna, pentru a croi o credinţă nouă cu drepturi vechi de un imperativ categoric pentru România în Europa de mâine care cere un paznic tare şi plin de îndrăzneală pentru libertatea drumurilor pe Marea Pontului.

Să le ascultăm povestea, să le măsurăm fapta, să căutăm să-i cunoaştem în toate gândurile lor şi astfel vom ajunge să îi iubim mai mult întru progresul şi binele nostru al tuturor, câţi suntem noi Românii pe toate pământurile, ce de veacuri sub povara de care încărcate cu grâu şi-au dus rodul la schele acostate de şeici păntecoase.

Vom înţelege de abia atunci dece ciobanul a cântat din caval tânguirea plugarului despre acea:

„Dunăre, Dunăre,
„Drum fără pulbere,
„Fără suiş,
„Făr'de coborâş.

*

Inainte de a începe depănarea firului de război al Marinei noastre, este cazul să ne refacem minunatul tablou biblic al luptei dintre David şi Goliath. Icoana aceasta din biserica credinţelor noastre ne va ajuta să înţelegem mai bine *un ce de miracol*, cu care ne-am putea mândri toţi Românii şi pe care se pare că l-am ignorat, sau unii *l-am defăimat* chiar fără a-l cunoaşte.

La 22 Iunie 1941 România era în război pentru dreptatea ei şi pentru credinţa celor credincioşi.

Zilele premergătoare acestui act solemn în viaţa poporului românesc, erau destul de clar prevestitoare despre începerea luptei pentru spălarea ruşinei din

anul 1940 şi recucerirea pământurilor luate prin cotropire de Rusia Sovietică.

Fără mult zgomot, fără surle, fără trâmbiţe: s'a anunţat că Armata, Marina şi Aeronautica au trecut depe picior de pace pe picior de război.

Războiul urma să fie dus alături de aliaţii noştri: Germanii.

Lupta trebuia să se desfăşoare într'un front comun dela Oceanul Ingheţat de Nord la Marea Neagră. Armata, Marina şi Aeronautica României, s'au încadrat dela început în acest front, având iniţial ca spaţiu de manevră teritoriile Bucovinei şi Basarabiei, iar ca bază de operaţii Dobrogea şi Moldova.

Forţele puse faţă în faţă erau:

— Colosul U.R.S.S. compus din formidabilele organisme:

— Armata Sovietică,
— Aeronautica Sovietică,
— Marina Sovietică.

— Forţele aliate în dispozitiv dela Oceanul Ingheţat de Nord la Marea Neagră, astfel:

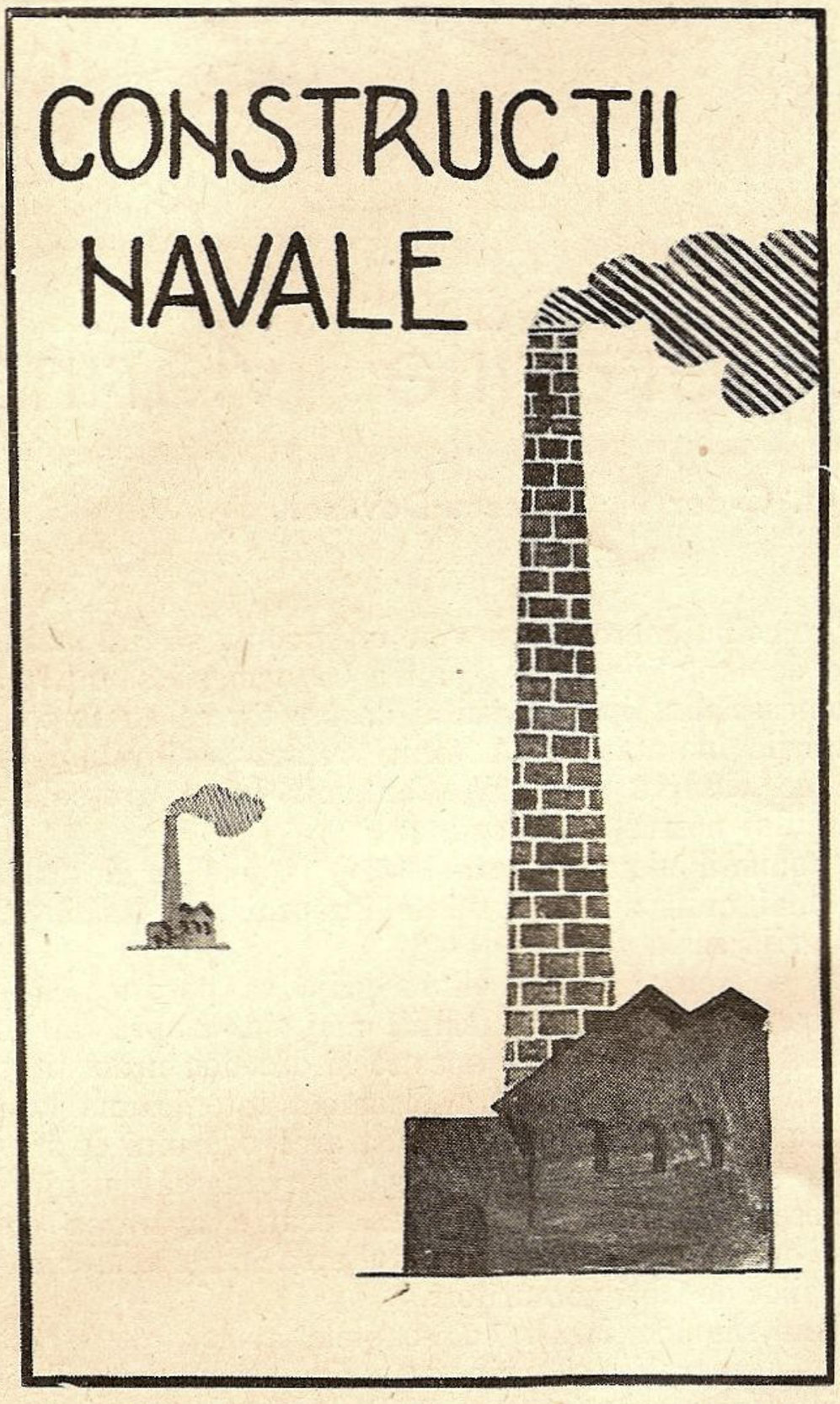
— Frontul Finic cu:
— Armata Germano-Finlandeză,
— Marina Germană;

David şi Goliat, — numărul marinarilor noştri faţă de cei sovietici.

— Frontul German cu:
— Armatele Germane şi
— Armata Aeriană Germană;
— Frontul Român cu:
— Armata Româno-Germană,
— Marina Regală Română.

Acest front era pus sub comanda aceluia care va rămâne în istorie *Mareşalul Veşniciei Româneşti.*

Dela început trebue să tragem concluzia că Armata noastră şi Aeronautica noastră mergeau la o luptă foarte grea cu un adversar fanatic şi foarte puternic, însă alături de nişte aliaţi încercaţi în lupte, aceşti mi-



Putinţa construcţiilor navale : stânga româneşti, dreapta sovietice.

nunaţi camarazi ai noştri de uscat şi de aer la înălţime, stârnind toată admiraţia.

Marinarii Români s'au găsit din prima zi de război singuri în faţa Flotei Ruse din Marea Neagră, care trăise şi se pregătise în cultul testamentului apocrif a lui Petru cel Mare.

Frontul acesta al Mării Negre merită o cât de sumară privire.

Fundurile ce ajung până la 2240 metri, au caracteristici deosebite în cele două bazine definite de intrândul Peninsulei Crimeia şi Capul Sinope.

In bazinul Estic funduri mari chiar până la mal. In cel Westic, mai ales dela linia Sebastopol—Kaliacra spre Nord-West, fundurile sunt foarte mici chiar la distanţă foarte mare.

Acest fapt are multe consecinţe din punct de vedere al operaţiunilor navale, sub apă şi pe apă.

Total de 2100 mile, cât ar trebui să parcurgă o navă ce ar dori să facă un periplu al Mării Negre, era repartizat astfel:

— *Rusia Sovietică*	1200 mile
— Turcia	720 mile
— Bulgaria	150 mile
— România	110 mile

Coasta sovietică favorabilă desvoltării de porturi prin multe guri de fluvii şi băi naturale pentru baze navale.

La fel coasta bulgară cu cele două golfuri: Varna şi Burgas.

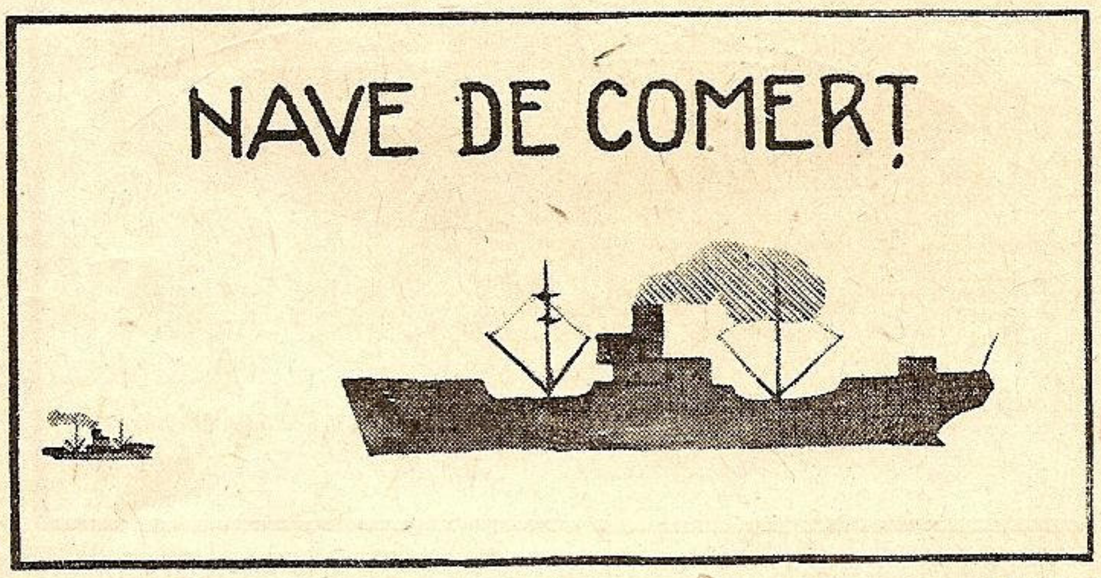
Coasta turcească nefavorabilă desvoltării porturilor dar având acea minunată cheie a Strâmtorilor, vis milenar de stăpânire moscovită, care poate fi socotită ca o formidabilă bază navală.

Pentru noi Românii Dumnezeu a dat minunatul drum al Dunărei, cu apele sale sfinte — după spusa lui Herodot — şi binecuvântate ca apele Edenului. Dar la coasta noastră maritimă, săracă în adăposturi, a venit şi blestemul mâlului aruncat de toate fluviile din câmpiile ucrainene ca să se adune cu aluviunile aduse de bătrânul Danubiu şi să împotmolească gurile acestuia.

Nu avem nici porturi naturale, nu avem nici Delta Dunării propice desvoltării de porturi fără o muncă ce se cere diavolească în perseverenţă. Nu am avut nici înţelegerea ca din alte binefaceri Dumnezeeşti ale coastei noastre să scoatem banii necesari construirii unor porturi artificiale şi unei baze navale născută din sudoare.

Un ofiţer din Marina Română admira odată cerescul dar svârlit pe coasta ilirică a Dalmaţiei la Sebenico şi

Proporţia între numărul minelor noastre (stânga) faţă de ale inamicului secular.



Flota noastră comercială, — stânga — faţă de cea sovietică.

fericea pe vecinii dela Sud-West de norocul ce căzuse peste ei. Convorbitorul său, un ofiţer din Marina Yugoslavă i-a răspuns:

„Dacă fiecare ins, ce şi-a îmbăiat corpul la soare pe nisipul cald al plăjii dela Mamaia, ar fi fost supus la un singur leu pe zi pentru o bază navală pe coasta românească, România ar fi putut săpa un golf în pământul dobrogean, atât cât albastrul sineliu al Sibenicului“.

Deci coasta noastră redusă la 29 Iunie dela 220 mile la 110 mile avea foarte slabe posibilităţi de adăpostirea unor mijloace navale la Constanţa şi Sulina. In schimb U.R.S.S. cu 1200 mile dispunea de porturi maritime cu mari posibilităţi de adăposturi naturale şi artificiale, din care citäm pe cele principale:

— Odessa,
— Nicolaevul,
— Sebastopolul,
— Novorosisckul,
— Batumul.

Pentru a ne da seama de situaţia tuturor riveranilor din Marea Neagră, folosim sintezele informative ce ne interesau la acea dată, prezentându-le foarte succint.

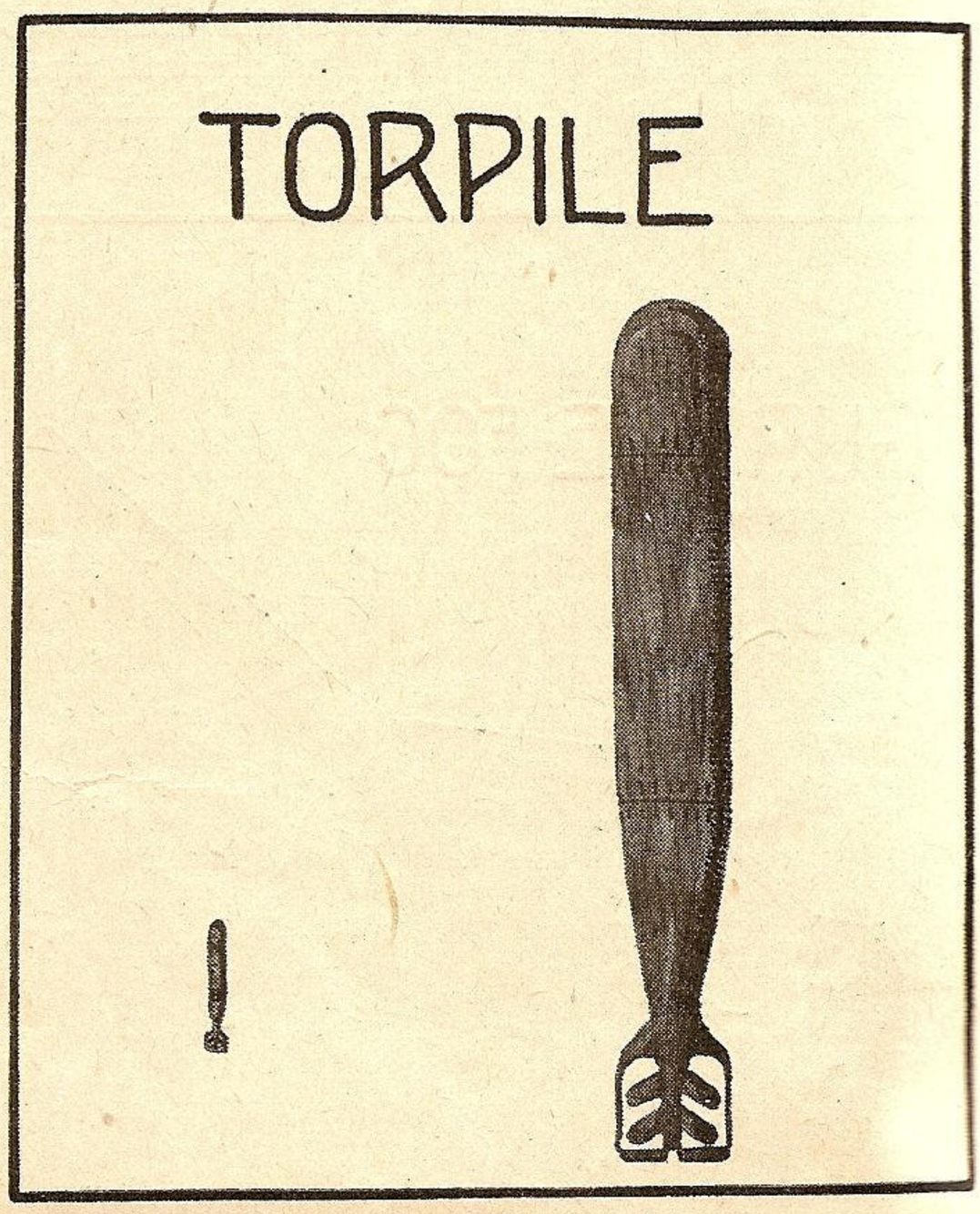
Fără a ne mai ocupa de Turcia şi Bulgaria şi luând în considerare numai Forţele navale ale adversarului nostru din ziua declarării războiului, vedem că:

Marina noastră opunea abia 28.000 tone şi numărul tunurilor înglobând toate calibrele dela 150 m/m la 20 m/m, abia ajungea la cca. 120 guri de foc.

— *Marina Sovietică* putea să arunce asupra noastră.

A. — *La Dunăre:*

— 5 monitoare,
— 12 vedete,
— 6 hidroglisoare
— un număr de peste 50 remorchere şi



Aceiaşi disproporţie şi când e vorba de torpile, totuşi...

alte ambarcaţiuni diferite cu un tonaj de cca. 5000 tone şi un număr de cca. 40 guri de foc:

B. — *La Mare:*

— 1 cuirasat
— 5—7 crucişetoare,
— 6 exploratoare,
— 17 distrugătoare,
— 8 torpiloare,
— 2 nave port avion (?)
— 6 puitoare de mine
— 6—7 dragoare,
— 108 vedete cca,
— 44 submarine,

un număr însemnat de remorchere, navie fluviale pe Nipru, nave transport şi alte ambarcaţiuni cu un total de peste 200.000 tone şi un număr de peste 670 guri de foc.

Rezultă că tonajul total al Flotei Sovietice din Marea Neagră era cu mult peste 200.000 tone, având un număr de tunuri, ce îngloba toate calibrele dela 302 m/m la 20 m/m, de peste 700 guri de foc.

Este o importanţă capitală să spunem că mai toate navele sovietice şi în special distrugătoarele şi submarinele aveau la bord şi un număr însemnat de mine, cciace le făcea foarte uşor utilizabile la minarea apelor adversarului, sau folosite de adversar.

Pentru a ne da seama de posibilităţile de minare notăm că navele sovietice puteau avea la bord un total de cca. 2874 mine. Cât priveşte atacul cu torpila, se dispunea la cele circa 138 nave şi submarine de diferite tipuri, de un total de 513 torpile.

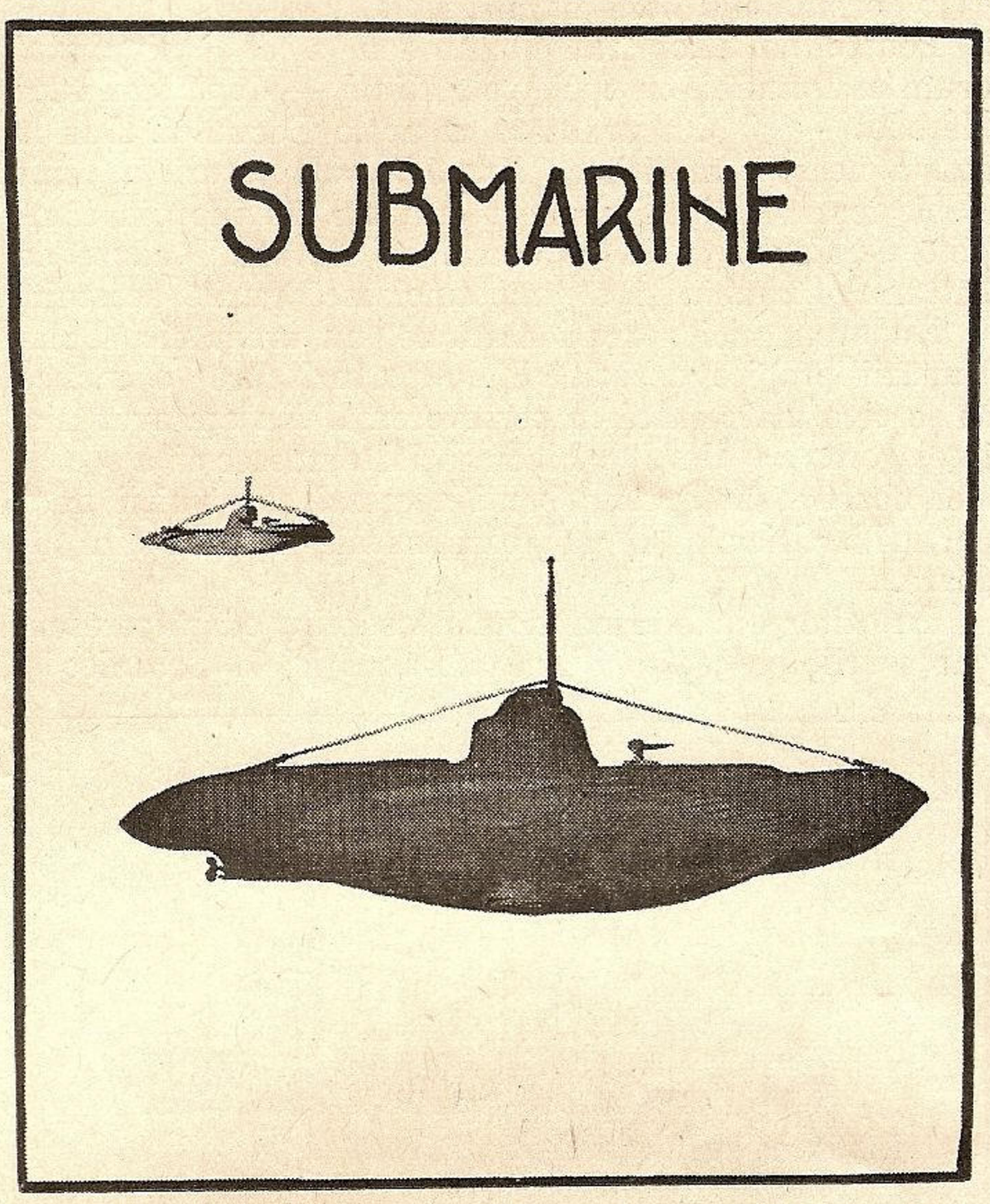
Numai cele circa 44 submarine sovietice puteau ambarca pentru plecare în misiune 264 torpile şi 224 mine.

Nu am mai spus cifrele care să ne arate torpilele şi minele ce puteau să ia navele noastre, fiindcă disproporţia ne-ar înfăţişa ridicolul.

Iată deci explicaţia îndemnului de a ne reaminti tabloul biblic al lui David cu Goliath din icoanele bisericilor noastre. Din planşa care ne prezintă raportul de forţe, se vede greaua misiune a Marinei Regale Române în faţa formidabilului instrument de război al Forţelor Navale Sovietice.

Fără a mai vorbi de organizaţiile de coastă ale apărării litoralului maritim de o parte şi de alta, tragem concluzia unei superiorităţi zdrobitoare.

La această superioritate se mai adaogă şi aportul Aeronauticei, care numai prin unităţile aeriene afectate flotei număra cca. 200 avioane şi 400 hidroavioane;



Nici în submarine nu am stat mai bine faţă de bolşevici.

adică un total de peste 600 aparate de diferite tipuri pentru misiunile necesare în folosul navelor.

In atare situaţie se pune întrebarea cum vor putea să se prezinte cei doi adversari în ringul Mării Negre şi dacă ne mai putem aştepta la o luptă.

Având în vedere doctrina Sovietelor ne puteam aştepta la o încrucişare a forţelor navale ruseşti din toată Marea Neagră şi chiar la atacuri masive asupra coastei noastre.

Nimic nu ar fi putut împiedica pe acest adversar să treacă prin apele noastre nestingherit. In toate probabilităţile asupra acţiunilor navale sovietice se socoteau ca foarte posibile atari operaţiuni.

Planurile noastre prevedeau apărarea coastelor noastre cu toate mijloacele modeste de care dispuneam, asigurarea transporturilor româno-aliate în Marea Neagră, şi chiar atacul căilor de comunicaţie ale inamicului până în apropiere de coastele sale.

Pentru un atare plan de mare îndrăzneală faţă de posibilităţi se cerea activitate, multă activitate, foarte multă activitate, fiindcă drumurile mării erau la tot pasul ameninţate de un pericol ascuns: minele şi submarinele sovietice.

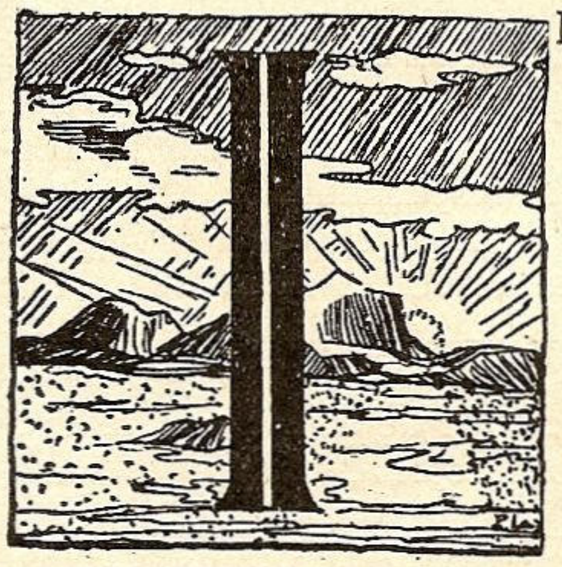
Problema aceasta s'a pus Marinei Regale Române din prima zi de război a anului 1941 şi în cele ce urmează vom vedea care a fost răspunsul dat până în prezent.

(In numărul viitor, strălucitele acţiuni pe Dunăre şi Mare).

Puţine tunurile noastre, dar au pus pe fugă pe ale uriaşului.

„I fear the Japs"

de C-dor VIRGIL DRAGALINA



N vara 1932, oraşul Weymouth era în plină sărbătoare, iar printre nenumăratele stindarde care împodobeau bulevardul de pe malul mării, razele soarelui abia se strecurau. Era o zi excepţional de frumoasă pentru Anglia, zi care făcea pe toţi cetăţenii să se întâmpine cu „Glorious day!" în loc de „Bună dimineaţa!" deşi soarele din acea zi ar fi fost mohorît pentru noi mediteraneenii.

Şi populaţia din Weymouth era fericită ca pe o astfel de vreme să primească întreaga flotă din Atlantic, fala Imperiului Britanic, care în linie de şir intra cu viteză redusă în baia în formă de semi-cerc, pe malul căreia era presărat oraşul. Cortegiul era deschis de „NELSON" şi „RODNEY", chiurasate moderne, urmate de „HOOD" [1]) şi celelalte crucişetoare-chiurasate din clasa „REPULSE", iar alaiul era format din zeci şi zeci de crucişetoare şi distrugătoare, precum şi mai multe flotile de submarine, pentru ca să se închee cu câteva nave purtătoare de avioane.

Şi totuşi, odată flota ancorată, nici un marinar nu a pus piciorul pe uscat, cu toţii au rămas la bord pentru preparativele primirei regelui, care trebuia să inspecteze flota a doua zi.

Intr'adevăr, în ziua următoare sute de lovituri de tun anunţau vizita regală şi era impresionantă priveliştea cât şi bubuitul tunurilor ce făcea să vibreze prelung atmosfera.

In faţa acestui grandios spectacol stai aiurit şi te întrebi cum ar fi posibil ca o ţară cu o astfel de forţă să nu deţină stăpânirea globului, să nu dicteze soarta lumii.

După plecarea regelui, oraşul a căzut pur şi simplu sub ocupaţia marinarilor, iar la elegantul bal care a urmat, dat de municipalitate, am avut plăcerea să revăd pe amiralul Henderson.

Genialul amiral Reginald Guy Henderson C. B. era comandantul şi organizatorul flotei aeriene a marinei britanice [2]), şi în această calitate primise la bordul navei purtătoare de avioane „CORAGEOUS" pe Rege, cu care a avut o îndelungată conversaţie. Subiectul conversaţiei.... secret, dar care cred că este acelaşi cu subiectul acestui articol.

Intâlnirea mea cu Henderson mi-a procurat o plăcută invitaţie pentru cinci zile la vila sa „Step-aside" (Trecialături) din ţinutul Sussex.

Vizita la „Step-aside" a fost într'adevăr extrem de interesantă: ziua, în ţinute oarecum neglijate, plimbări prin domeniu şi în parcul în terase, iar seara, în ţinute îngrijite, după ce luam cina şi doamnele se retrăgeau în jurul unui cămin dintr'o altă încăpere, rămâneam la un pahar de wisky şi interminabile discuţii. Intre alţi invitaţi era şi Mr. Shakespeare M. P. (Membru al parlamentului) — un stră-stră nepot al marelui scriitor — şi pe acesta amiralul Henderson îl ataca în special pe chestiunea Irlandei, a flotei şi a tradiţiilor poporului britanic.

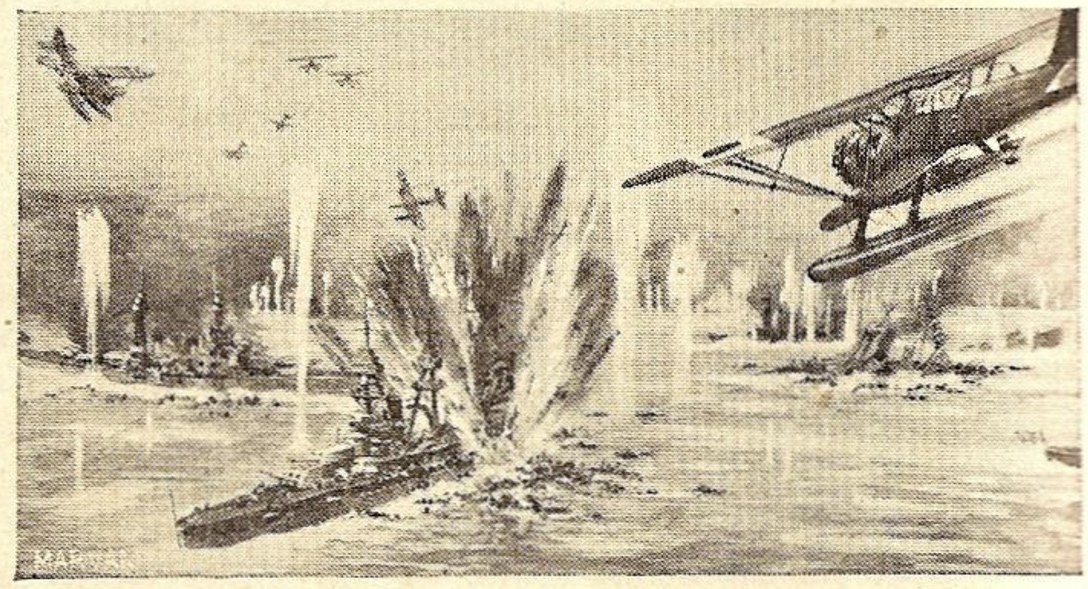
Intr'adevăr, amiralul Henderson era un înverşunat inamic al tradiţiilor pe care le considera ca un pietroi legat de picioarele întregei naţiuni. Relativ la flotă era de părere să se studieze înlocuirea navelor de linie cu alte forţe, aceste nave într'un eventual război ne mai având valoarea de cât a unor imense ţinte.

Şi amiralul Henderson a ilustrat această afirmaţie cu următoarele, pe care le citez pe cât îmi amintesc şi care trebuiau ţinute secrete de cei prezenţi:

„Acum câtva timp am făcut o manevră în Marea Mânecei cu rezultate uluitoare. De la Portsmouth au plecat cele mai mari şi moderne unităţi ale noastre, „Nelson" şi „Rodney", cu direcţie necunoscută. Două escadrile de câte 6 avioane-torpiloare, considerate inamice, aveau misiunea de a căuta flota şi a o ataca. (Avioanele torpiloare au câte două torpile).

Descoperirea flotei s'a făcut foarte uşor, cu o atmosferă prielnică, astfel că cele două escadrile de avioane au apărut deasupra navelor la 3000 metri înălţime.

La bord nici nu s'a simţit măcar prezenţa avioanelor care de altfel era aşteptată; aceasta probabil din cauza



Atacul distrugător al Japonezilor asupra flotei din Havai a Statelor Unite.

sgomotului de pe nave, a valurilor şi înălţimei avioanelor.

Fiecare escadrilă de avioane a atacat o navă, pe grupuri de câte două avioane. Astfel „Nelson" a fost atacat mai întâi de două avioane, care de la 3000 metri au aruncat bombe mici cu mare putere explosivă.

Aruncarea bombelor a fost doar simulată, însă în caz de război acest atac are ca scop scoaterea din serviciu şi zăpăcirea servanţilor de la tunurile anti-aeriene.

Imediat după acest atac cu bombe, cele două avioane s'au lăsat în picaj, pe verticală, până aproape de suprafaţa apei unde s'au redresat lăsând să cadă torpilele-automobile.

Distanţa dintre avioane, care sburau unul lângă altul şi navă fiind mică — 100-150 metri — torpilele inevitabil trebuiau să lovească ţinta. Comandantul navei, văzându-se atacat cu torpile, nu avea de făcut de cât o manevră: să întoarcă nava astfel ca să prezinte o ţintă cât mai mică sau un unghi de izbire cât mai ascuţit.

Astfel a procedat şi comandantul navei „Nelson", dară odată cu începerea întoarcerei grupul al doilea de

---

[1]) Scufundat de germani în 1940.

[2]) Mai târziu a devenit Lord al Amiralităţii; mort în 1939.

avioane, după ce a observat direcţia de girare, a trecut la atac pe noua direcţie a navei.

Acest nou atac a fost la fel cu primul : întâi bombe contra servanţilor şi pe urmă sborul în picaj cu lansarea torpilelor-automobile.

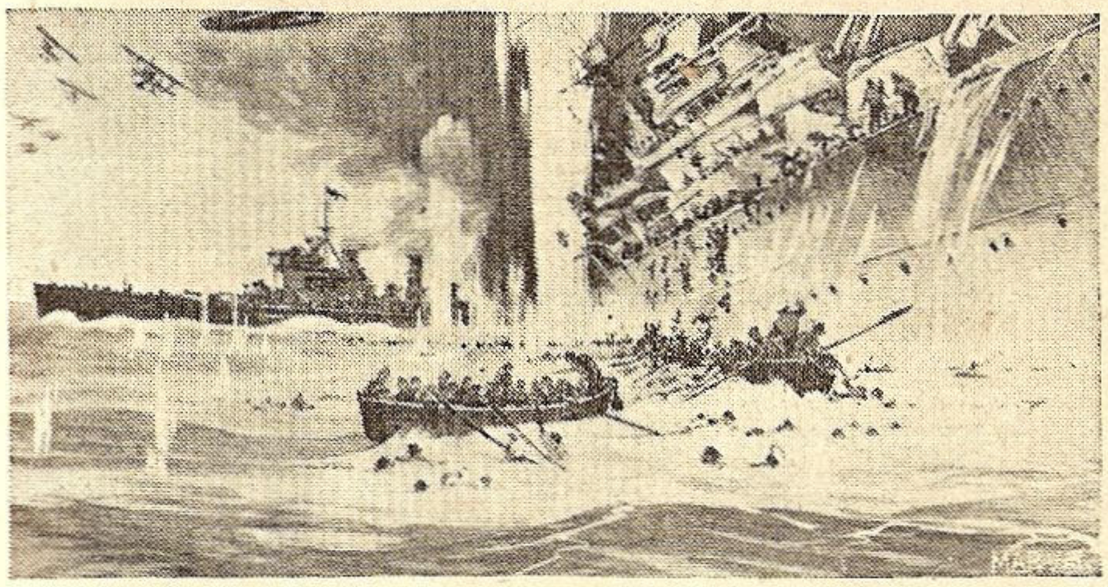
Grupul al treilea de două avioane a atacat la un scurt interval şi numai pentru a desăvârşi opera.

Acelaşi atac a fost dat de escadrila a doua de 6 avioane contra navei „Rodney".

Pentru a se cunoaşte exact rezultatul exerciţiului, s'au luat următoarele măsuri :

I. Conurile de război ale torpilelor au fost înlocuite cu conuri speciale.

Conul de război este vârful torpilei care poartă încărcătura de explozie. Conul special este de aceiaşi formă şi greutate, însă cu explosibilul înlocuit cu alte materii, ca rumeguş şi plumb, dându-i aceiaşi greutate. Astfel conul special este turtibil formând un fel de a-



Scufundarea vasului de linie britanic „Prince of Walles" şi „Repulse".

mortizor la izbire. Deasemenea conul este astfel vopsit încât la izbire cu ţinta, vopseaua rămâne imprimată pe corpul navei, putându-se astfel preciza dacă nava a fost lovită şi unde anume, pentru a se şti dacă lovitura a produs doar o avarie sau a fost mortală.

2. Tunurile anti-aeriene, deşi se încărcau şi trăgeau în acelaşi ritm ca la război, totuşi în loc de obuze adevărate, de fiecare lovitură scoteau o fotografie, aparatele speciale fotografice, fiind fixate în axele ţevilor. Fiecare clişeu avea în centru un pătrat şi dacă o parte vitală din avion, ca de exemplu motorul, apărea în acest pătrat, avionul era considerat ca doborît.

Rezultatul exerciţiului a fost următorul :

1. „Nelson" a primit 5 lovituri mortale din cele 12 torpile lansate de avioane.

2. Nici un avion nu a fost doborît, în câteva fotografii au apărut doar fuzelaje.

Şi este o deosebire între tragerea anti-aeriană de la acest exerciţiu cu o tragere reală în război, când servanţii sunt scoşi din luptă sau zăpăciţi de atacurile cu bombe, ori sunt emoţionaţi de un adevărat rezultat când nava s'ar putea scufunda în câteva minute.

Cu „Rodney" s'a înregistrat cam acelaşi rezultat.

Şi cum aceste rezultate au fost dezastroase, s'a trecut la alt exerciţiu, adică protejând flota cu perdele de fum lăsate de avioane amice.

Rezultatul a fost mai grozav. Intr'adevăr grupele de avioane inamice s'au coborît nestingherite după perdelele de fum şi sburând la o foarte mică înălţime de la suprafaţa apei, au înţepat perdelele de fum apărând pe neaşteptate, şi foarte aproape, în flancurile navelor.

Artileria anti-aeriană nu a putut acţiona, iar rezultatul atacului cu torpile a fost înspăimântător.

Aţi admirat flota în baia de la Weymouth şi v'aţi extaziat de grandoarea marilor nave de luptă. Dar aceste nave de luptă pot fi numai şubrede ţinte în faţa inamicului".

— „Dar Amiralitatea care ştie de aceste rezultate, ce măsuri a luat ?", a întrebat reprezentantul parlamentului.

— „Amiralitatea ? E vechea poveste a tradiţiei. Nave mari de suprafaţă cu care să intimideze lumea. Şi Marea Britanie nu poate şi nu va renunţa la tradiţie.

— „Dar Regele ?"

— „Regele ştie de foarte curând timp şi e o speranţă, dară... cred că va fi dus de curentul celor mulţi, curentul tradiţiei. Aşa că dacă o altă marină cunoaşte această tactică şi o va pune în practică, navele de luptă ale Marei Britanii vor rămâne doar o amintire, iar apărarea dominioanelor şi a imperiului colonial, bazată numai pe aceste nave de luptă, va fi spulberată la primele acţiuni".

— „Şi vă temeţi ca o anumită naţiune să adopte această tactică şi să ne pândească ?"

— „Yes, I fear the Japs" (Mi-e teamă de Japonezi).

. . . . . .

Astăzi, când aviaţia japoneză, apărând la 3000 metri înălţime, a atacat şi scufundat în câteva minute două din cele mai mari unităţi navale engleze ne întrebăm :

Au pus Japonezii în practică această tactică expusă în 1932 de Amiralul Reginald Henderson ?

Şi nu a avut dreptate acest genial amiral să fie atât de înverşunat în contra vechei tradiţii britanice şi să se teamă de japonezi ?

Ianuarie 1942

ASUPRA DVS.!...

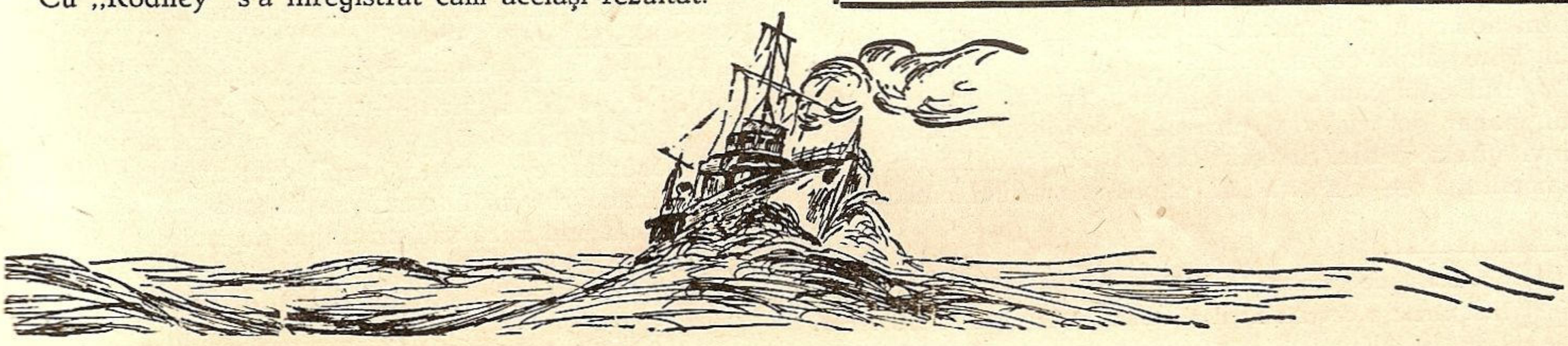
. . . a lucrărilor Dvs. şi a preocupărilor Dvs. se publică adesea în cele 120.000 ziare şi reviste din lumea întreagă articole şi notiţe care vă sunt absolut necesare. Dacă doriţi să aveţi aceste articole şi notiţe preţioase, ca şi instituţiile din străinătate şi din capitala ţării noastre, adresaţi-vă şi Dvs. agenţiei

„SERVICIUL GAZETELOR"

Directori : AUREL M. ALICU şi EM. SAMOILĂ

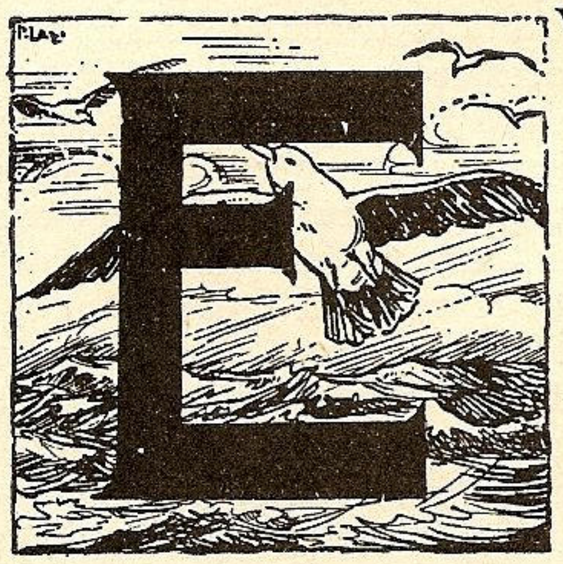
Bucureşti I, — Str. Sf. Constantin 24 — Telefon 3-16-15

care vă dă cu plăcere orice lămurire suplimentară şi vă face — la cerere — şi probe gratuite



OCEANUL PACIFIC

de Contr'Amiral C. NEGRU



EVENIMENTELE ce se desfăşoară în Pacific, şi cari au repercusiuni şi asupra situaţiei militare de pe toate fronturile, şi deci şi al nostru, impun să aruncăm o privire generală, sumară, asupra marelui Ocean, privire, care, oricât de redusă ar fi, dar adăogată la ceea ce ştim fiecare, la ceea ce auzim şi citim despre evenimente ce se petrec pe întinsul lui, ne ajută să înţelegem mai bine măreţia dramei ce se desbate pe marele Ocean.

Ne dăm astfel seama mai lămurit de marile greutăţi pe cari flota de suprafaţă, armata de aer şi flotilele de submarine ale Imperiului Soare, le-a săvârşit şi le săvârşeşte cu atâta succes strategic şi îndemânare tactică, din partea echipajelor acestei mari puteri, pe care adversarii au subpreţuit-o atât, încât, se zice au mers până la a afirma că în două săptămâni marina japoneză nu va mai exista ; iar arma aeriană niponă, nici n'a fost luată în seamă, deoarece aviatorilor japonezi, odată urcaţi în văzduh, „le va veni ameţeală, deoarece se hrănesc numai cu puţin orez", biftec-ul anglo-saxon fiindu-le necunoscut.

Intinderea Oceanului

Se admite că marele Ocean se întinde între meridianul capului Horn (extremitatea de Sud a Americii de Sud) şi meridianul Tasmaniei (Sudul Australiei), şi dela cercul polar nordic (66°33') la cercul polar sudic.

Aşa de limitat, oceanul Pacific cu mările cuprinse în el (Marea de Behring, de Ocoţsk, Marea Japoniei, a Chinei, Marea Arafura, Celebes, Tasmania, Banda, mări cari au apropiat popoarele locuind în jurul lor şi au servit ca drumuri de navigaţie) se întinde pe o suprafaţă de 180.000.000 km. p., deci aproape dublu cât oceanul Atlantic, ceva mai mult ca dublu decât oceanul Indian, şi de 15 ori cât suprafaţa Europei.

Acest bazin eliptic, aproape închis spre Nord, întrucât comunică cu Oceanul Inghetat numai prin îngusta strâmtoare de Behring, dar foarte deschis spre Sud, măsoară 12.000 de km. dela Nord la Sud şi 17.000 km. între Mindanao (Filipine) şi Panama.

Dimensiunile enorme ale acestei pânze de apă, fac ca circulaţia aeriană şi oceanică să se desfăşoare cu o mare plinătate, la adăpost de orice influenţă a continentelor mărginaşe ; şi cu toate că Marele Ocean era populat pe o foarte întinsă suprafaţă la apariţia europenilor pe el, nu se făcea niciun trafic maritim, decât între ţările populate de o rasă galbenă din Orientul asiatic ; locuitorii insulelor Pacificului trăiau izolaţi, traficând numai între ei. Abia în secolul al XIX-lea Oceanul Pacific a servit ca legătură între cele două continente America şi Asia.

Pentru a avea o idee de imensitatea lui, voi aminti că nu există o insuliţă cât de mică, în Atlantic, sau oceanul Indian, mai depărtată de ţărm de 3.600 km., pe când între insulele Marchize şi continentul american avem 5.200 de km. pe 10° latitudine Sud. Se poate dar spune că Oceanul Pacific e suprafaţa lichidă a planetei noastre.

Păreri geologice

Cea mai nouă teorie geologică a savantului A. Wegener, crede că continentele derivează, întru cât formate din silicat de aluminiu de o densitate de 2,7 plutesc ca nişte plute pe temelia lor la acelaş nivel cu fundurile oceanelor, temelii formate din silicat de magneziu cu o densitate de 3, mai mare ca a continentului ; şi că la origină toate continentele erau reunite. Continentul american cel dintâi s'a deslipit de lumea veche, derivând către Vest, iar Australia, lipită la început cu Africa, a alunecat către Asia Sud-Orientală. Pacificul ar fi fost singurul ocean la origină. Lucrări noui, întreprinse într'un observator din California, par să arate că America derivează şi se apropie de pol, iar Asia se depărtează de el, cu o viteză de 18 cm. pe an. Mai trebuesc însă numeroase observaţii pentru a se confirma această teorie, care de altfel nu infirmă o altă ingenioasă ipoteză, care presupune că a existat un continent, zis Oceanida, între America şi Asia, în mijlocul Pacificului de azi, şi care în decursul epocilor geologice s'a dislocat, s'a scufundat şi s'a fărămiţat, iar din el n'a mai rămas decât trei mari arce insulare, pe cari le găsim astăzi în Pacific.

Primul arc insular format din : Arhipelagurile Noua Guinee, Noua Caledonie, Norfolk şi Noua Zeelandă.

Al doilea arc, arhipelagurile: Bismark, Salomon, Santa Cruz şi Nouile Hebride.

Al treilea arc, arhipelagurile : Carolinelor, Marshal, Gilbert, Ellice, Figi, Tonga şi Kermadel.

Dincolo de aceste lanţuri insulare se găsesc insule mici şi izolate, cari nu au avut niçio legătură cu Australia şi cu celalalte lanţuri insulare amintite.

Descoperirea Pacificului

Până la începutul sec. al XVI-lea Europa nu cunoştea şi nu bănuia nimic despre existenţa marelui ocean. La 1520 Magellan, cel dintâi, îl traversează în timp de patru luni, şi-i dă numele de Oceanul Pacific, denumire pe care o merita, pentru regularitatea vânturilor şi raritatea vremurilor rele, pe latitudinile pe cari marele navigator a navigat atunci. Urmând drumul paralel cu aliniamentul insulelor polinesiene, se explică de ce navigatorul n'a întâlnit în drumul lui, până în arhipelagul Marianelor, decât două insule deşerte, după care ajunge în arhipelagul Filipinelor, unde este ucis la 27 Aprilie 1521. Secundul lui, Sebastian del Cano, după trei ani de absenţă, întoarce în Spania în 1522, pela capul Bunei Speranţe, unul din cele cinci vase ce compusese expediţia, „Victoria", nume simbolic, cu 21 de oameni de echipaj din 239, executând astfel primul voiaj în jurul pământului.

Mobilul acestor voiaje

E de notat că ceiace a contribuit la sporul cunoştinţelor noastre despre această lume nouă, necunoscută până atunci, n'a fost dorinţa de a îmbogăţi ştiinţa, ci pentru găsirea bogăţiilor pe care imaginaţia atât a con-

quistadorilor spanioli şi portughezi, cât şi impulsul negustoresc al Olandezilor o atribuiau acestor pământuri necunoscute.

Şi totuşi, voiajul lui Magelan e de o măreţie rară, căci omenirea era astfel asigurată, de aci înainte, că pământul e rotund. Dela el se cunoaşte oceanul Pacific, acest mare şi misterios laborator, în care natura crează lumi şi continente noui, prin insulele de mărgean. „Descoperirea lui Magelan e mare nu numai în ordine materială, dar şi morală, căci are de efect de a însuti îndrăsneala omului, împingându-l pe oceanul ştiinţelor în sforţarea îndrăsneaţă şi fecundă fără sfârşit".

Marile descoperiri în Pacific

In sec. al XVI-lea Spaniolii plecaţi din Callao, (Peru) şi Akapulco (Mexic), găsesc din nou Noua Guinee şi insulele Caroline, deja găsite de Portughezi. Alvaro Mendana descoperă în 1567 insulele Salomon şi în 1595 insulele Marchize şi Santa-Cruz ; iar Pedro Fernandez de Quiros, portughez în serviciul Spaniei, în 1605 descoperă Nouile Hebride. In sec. al XVII-lea Olandezii încep şi ei explorarea coastelor australiene.

Abia în 1764 începe perioada marilor voiaje de descoperiri, inspirate de preocupări ştiinţifice. Dela 1764—1770 Byron, Wallis, Carteret, Bougainville descoperă insulele Tahiti, insulele navigatorilor (Samoa) şi regăsesc Nouile Hebride şi Salomon, preocupaţi totuşi mai mult de a descoperi, decât de a cunoaşte. In această perioadă se distinge navigatorul James Cook, observator minuţios şi metodic, care nu descoperă la întâmplare, ci caută şi descoperă încrucişând oceanul în toate direcţiile şi întocmeşte hărţi a căror exactitate ne miră, pentru mijloacele de atunci. Plecat în 1768 din Plymouth la bordul lui Endeaver, după câtva timp de oprire în Tahiti, explorează în amănunt Noua Zeelandă, care e astfel recunoscută ca o insulă, cum şi ţărmul oriental al Australiei. In al doilea voiaj, 1772—1775, Cook navigă la Sud de toate pământurile australe cunoscute, ridicându-se până la 70°10' latitudine Sud. In acest al doilea voiaj descoperă Noua Caledonie. In al treilea voiaj, 1776 descoperă insulele Sandwich (Hawaí), unde şi fu omorât la 14 Februarie 1779.

La Perouse, plecat în 1795 hidrografiază ţărmurile septentrionale ale Pacificului, atât în America, cât şi în Asia, şi fu masacrat el şi toţi companionii lui, de către indigenii din Vanicoro, în arhipelagul Santa-Cruz.

Greutăţile întâmpinate de descoperitori

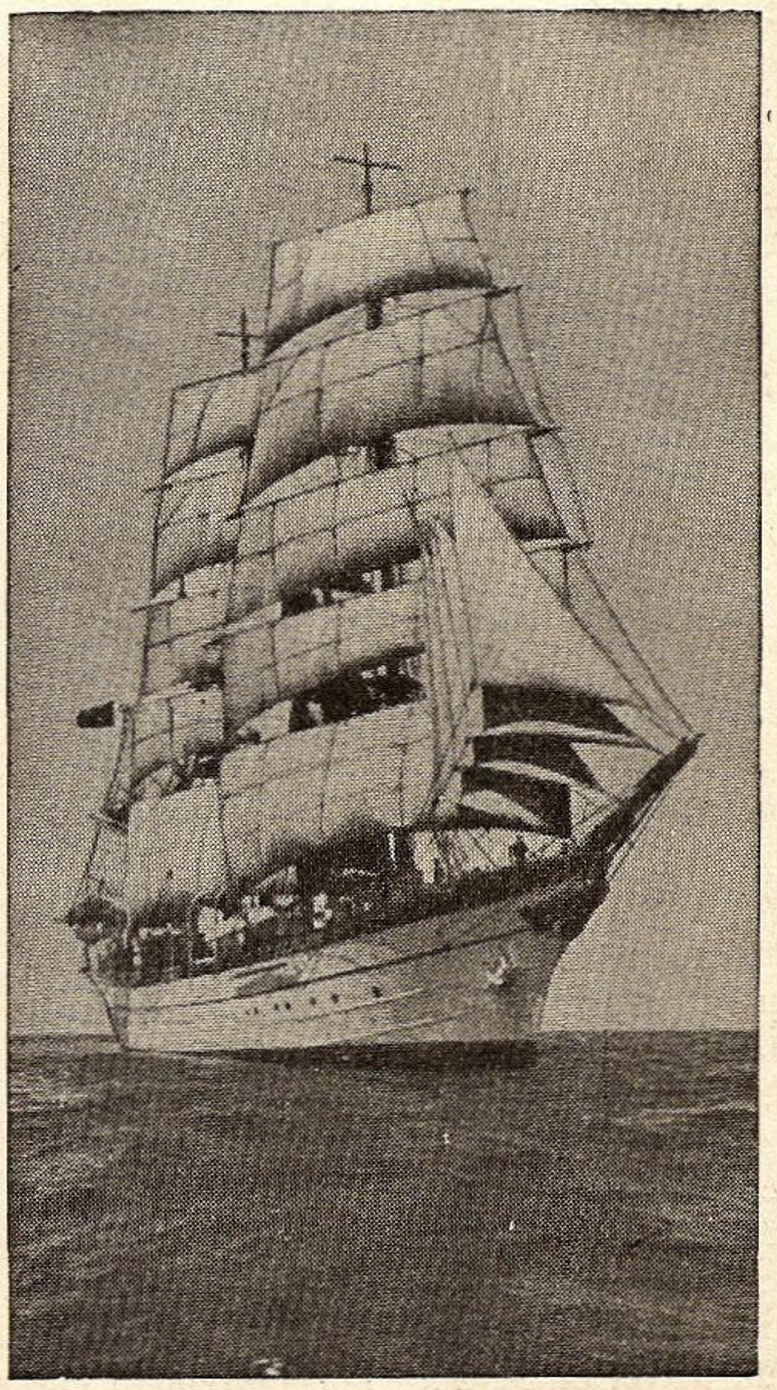
Greu ne putem da seama de dificultăţile prin cari au trecut aceşti descoperitori, azi când putem naviga pe aceleaşi ape, la bordul transatlanticelor de 1000 de ori mai mari decât corăbiuţele lui Magelan de 75 de tone, (azi avem vapoare de 75.000 tone). Nave de lemn şi cu pânze, pe cari vânturile şi curenţii le deplasau foarte uşor, pe cari în cursul voiajului, în cine ştie ce insulă neospitalieră, trebuiau ridicate pe uscat, pentru a fi curăţite şi reparate ; a căror velatură trebuia refăcută chiar în timpul navigaţiei, care dura câte trei şi patru ani. Necunoaşterea fundurilor oceanului era un pericol permanent, stâncile coraliene erau o ameninţare de tot momentul, şi puţin a lipsit ca Cook să nu se prăpădească pe marea banchiză de mărgean din răsăritul Australiei. Lapeyrouse, 1741—1788, celebrul navigator francez s'a pierdut el şi echipajul lui pe bancurile şi stâncile de polipieri, numite Vanicoro, unde fură masacraţi de indigeni. Pe de altă parte, pantele prea vii şi colţuroase ale fundului făceau imposibilă ancorarea navelor, parâmele ancorelor erau tăiate de ascuţişul fundurilor coraliene, ceeace nu permitea să se fixeze nava prin ancoraj, riscând să fie asvârlită la coastă de vântul din larg, dacă nu se ţinea departe de ţărm. Şi dacă la aceste greutăţi mai adăogăm şi sănătatea şubredă a echipajelor, nutriţi numai cu sărătură şi decimaţi de scorbut, lipsa de apă dulce, toate acestea fac ca expediţiile săvârşite de aceşti eroi ai mării să fie extraordinare şi greu de explicat şi să impue acestor premergători nevoia de a se ţine cu navele lor în regiuni pe cât posibil mai cunoscute, ceeace întârzia mult nouile descoperiri. La această întârziere a contribuit foarte mult faptul că nesiguranţa poziţiilor astronomice impunea ca descoperirile deja făcute să fie din nou identificate şi repuse pe hărţi mai exacte. Dacă una din coordonatele cari fixau un punct pe hartă, latitudinea, se putea determina mulţumitor cu octantul lui Halley, asupra longitudinei, a doua coordonată, se comitea greşeli, în sec. al XVI-lea până la 20—30°, adică 2.000 — 3.000 de km.; din această cauză a trebuit 200 de ani pentru a se regăsi insula Salomon. Problema longitudinii n'a fost rezolvată decât în 1764, când, Berthoud şi Le Roy construiră cronometrul, care permise lui La Perouse, cel dintâi, a se servi de el, şi deci a determina longitudinea cu aproximaţie suficientă, făcând astfel, după expresia marelui geograf Elisee Recluse „să înceteze fluctuaţia insulelor oceanice".

Perioada descoperirilor ştiinţifice

Cu începere din 1840 încetează perioada descoperirilor, după care începe perioada studiilor locale, sau oceanografice : adâncimi, natura fundurilor, caracterele fizice şi chimice ale apelor, curenţi, flora şi fauna pământurilor descoperite etc. etc. Pentru a ne face o idee de activitatea desfăşurată de numeroasele expediţii ştiinţifice : engleze, americane, austriace, germane, italiene, olandeze, franceze, etc., e deajuns să citäm expediţia ştiinţifică a vasului „Challenger" pentru studiul hidrografiei mărilor, şi care în timp de 3½ ani parcurge 124.000 de km., iar în 1927 vasul german „Emden" întreprinde o memorabilă campanie de sondaje acustice. Cât progres dela timpul când Magelan lansa uşoarele lui caravele pe pânza de apă cuprinzând o treime din suprafaţa pământului.

Adâncimi în Pacific

De o adâncime ce variază între 4.000—6.000 m. Oceanul Pacific răspunde şi el la fel ca toate oceanele întrebării „unde se găsesc în general cele mai mari adâncimi ?". Ele se găsesc de cele mai multe ori, nu în mijlocul oceanului, cum am fi îndreptăţiţi să credem, ci în apropierea coastelor celor mai ridicate, adică în apropierea continentelor, ai căror munţi mărginaşi se continuă simetric în adâncimea oceanelor. In lungul coastei Occidentale a Americii de Sud, la 80 de km. dela coastă, există o groapă îndreptată dela Nord la Sud, adică paralelă cu Cordilierii Anzi, având o adâncime între 6000—8000 de km., corespunzând înălţimii mijlocii a lanţului de munţi de pe continent. La temelia coastei Sud-Est a Australiei, prevăzută cu munţi a căror înălţime trece de 2.500 de m., dăm de depresiuni în ocean de 4.000 de m. In Sumatra şi Jawa, ţărmului oriental al insulelor, foarte jos, îi corespunde adâncimi în ocean foarte mici, pe câtă vreme piscurilor înalte de pe coasta occidentală, le corespund adâncimi de peste 5.000 de metri. Aceiaşi corespondenţă în insulele Aleutine, Kurile din Nordul Pacificului, unde găsim adâncimi de peste



Nava şcoală „Mircea"

„Călătoria are de scop să desăvârşească instrucţia practică a elevilor în cunoştinţele marinăreşti învăţate în şcoală şi să-i prepare în aprига luptă cu marea pentru a le forma caracterele, a le desvolta curajul şi a-i iniţia în dominarea evenimentelor şi în conducerea oamenilor"

Din cuvântarea Domnului Comandant al Marinei Regale, după Serviciul Divin din ziua de 3 Iulie 1939.

Ocolul Mediteranei făcut de nava-şcoală „Mircea"*)

(15)

13 August.

Zi de Duminică. Calmul mării, seninul cerului şi lipsa vântului se menţine.

„Mircea" trece la travers de insula Zembretta la 0 h 38 m, la distanţa de 8 Mm. La 1 h 36 m este travers de Capul Bon, la distanţa de 7 Mm.

Când la 2 h 10 m apare farul dela *Kelibia,* se constată că nu are eclaturile prevăzute în hartă, ci altele diferite — un grup de trei eclaturi la fiecare trei secunde — „Mircea" se menţine în drumul său şi claritatea atmosferei este aşa de perfectă ca în nopţile de iarnă cu ger aspru. Către ziuă la orizont se vede o seceră luminoasă foarte fină, care pare agăţată de cer ca un fir invizibil : este luna spre sfârşitul ultimului pătrar.

Nu trece mult şi lumina ei plăpândă ca un foc care se stinge este alungată de un cer aprins sub dogoarea unui jăratec, ce se ascunde undeva departe sub orizont în direcţia Insulei *Sicilia.*

In acest decor de lumină apare într'un brâu de nori Insula *Pantelaria,* în unghiu la prova 45° tribord. Tabloul este minunat şi păcătueşte numai prin lipsa velelor lui „Mircea". Când jeratecul se ridică de după cortina de albastru infinit brodată cu o dungă aurie, para lui se strânge într'un glob de roşul purpurei feniciene. *Pantelaria* se vede tot mai bine, însă norul ce o înconjoară în brâu de un alb diafan, îi dă aspectul unui turban de arab, care a fost trântit pe luciul apei şi lasă se se vadă de sub albul imaculat vârful şi partea de jos a fesului de culoare cenuşie.

La 7 h 27 m „Mircea" are la traves tribord farul dela Pantelaria, până la care nu sunt decât 4,2 Mm.

Un mic velier deabia se mişcă în drum Nord, tăind drumul nostru.

Vântul a început să adie. El bate dela Nord-West şi forţa începe să îi crească. La 8 h ajunge la 2. Semnalele la amplificator cheamă echipajul „la posturile de manevra velelor". La 8 h 22 m pânzele lui „Mircea" sunt întinse toate. Drumul navei se schimbă venindu-se în Da = 111°. Pantelaria cu casele ei albe cătărate până spre creastă, defilează prin faţa noastră mai tot cartul 8 h — 12 h.

Ne mişcăm deabia cu o viteză medie de 4 noduri. Nu sunt semne bune. Căldura de cuptor nu se simte bine cu adierile de vânt.

In cartul 12 h — 16 h se fac eforturi pentru a se naviga cu velele. Forţa vântului scade însă la 1 şi nava se mişcă deabia cu 1—2 noduri. Se pare că şi acest mers se datoreşte curentului.

Procentul marşului cu vele a pornit vertiginos spre scădere. Mediterana nu are vânturi pentru o continuă navigaţie cu pânze. Aşa se explică de ce aici galerele au continuat să trăiască mult în urma velierelor din celelalte mări. Şi apoi nu este oare tot acesta motivul pentru care Nelson a făcut dela *Capul Passaro* până la *Alexandria* „cu un vânt bun şi cu toate velele întinse" opt zile în prima goană după Generalul Bonaparte — 22 Iunie la 29 Iunie —?. — Apoi în a doua cursă, premergătoare bătăliei dela Abukir, nu a mers tot el opt zile ? Distanţa nu era decât de 800 Mm.

Când în anul 1805 a urmărit pe Villeneuve în ocean, el a traversat Atlanticul spre West în 24 zile, 12 Mai — la 4 Iunie.

Distanţa în acest din urmă caz era de patru ori mai mare ca în 1798. Totuşi timpul întrebuinţat în prima traversadă a Atlanticului nu a fost decât de 3 ori mai lungă. Exemple din acestea sunt foarte multe.

Bine însă că la bordul lui „Mircea" motorul înlocueşte cu uşurinţă rolul ramelor dela galere, fiindcă altfel în condiţiile de timp anunţate de meteor, ar trebui să rămână mult pe Mediterana până să ajungă la Alexandria.

La 15 h 20 m se dă adunarea pentru strângerea velelor şi la 15 h 47 m maşina este „pe drum" cu 160 rotaţii.

Pânzele sunt iarăşi la odihnă pe vergi şi catarge.

Căldura este suficientă. Cât vezi în zarea infinită a apei este linişte. Noaptea nu aduce nici un pic de răcoare.

„Mircea" înaintează în plină mare şi cu dispariţia

7000 de metri. In arhipelagul japonez, 9.435 de metri, iar cea mai mare adâncime găsită de vasul german „Emden", în 1927, prin sondaje sonore, oceanografia a înregistrat-o pe latitudinea şi în apropierea oraşului Mindanao, de 10.793 de metri, în arhipelagul Filipinelor, unde s'au dat luptele de cucerire între băştinaşii occidentali ai oceanului (Japonezii) şi stăpânitorii vremelnici ai arhipelagului (Statele-Unite).

(Sfârşitul în numărul viitor)

coastei şi a luminilor farurilor ce apăreau la fiecare pas, au dispărut şi orice urme de vapoare.

In miez de noapte Nava Şcoală „Mircea" este în punctul $\varphi = + 36^{0}18'5$ $\lambda = + 13^{0}54'$.

14 August 1940.

Noaptea este clară, dar lumina stelelor nu reuşeşte să înlăture bezna nopţei până în depărtări.

Toate socotelile navigaţiei dau ca sigură apariţia farului dela *Insula Gozo,* care are o bătae de 24 Mm.

Eclaturile nu apar însă şi binoclurile cercetează în zadar orizontul. Apar două vapoare care trec prin tribordul şi babordul nostru. In depărtare la 45° — 50° prova tribord, se văd puzderie de lumini jos la apă şi unele chiar mai sus. Suntem deci în vederea vilelor engleze depe insula *Gozo ;* dar farul nu proectează deloc sclipirile lui pe cer, de acolo de pe înălţimea arătată pe hartă. Deabia târziu către 2 h 30 m, o lumină cătărată mai sus pe înălţimi avea aspectul unei torţe care se stinge. După relevmente părea să fie farul dela Gozo şi această credinţă era susţinută de apariţia luminilor dela Valetta.

La 3 h 15 m „Mircea" a schimbat de drum şi a luat Da = 160°' pentru a ne apropia mai mult de coastă.

După zece minute de navigaţie în acest cap, s'a luat Da = 115°. Nava a defilat prin faţa oraşului care poartă numele faimosului Cavaler La Valette şi la 6 h 55 m, când trecuse la Est de Malta, a fost ajunsă de crucişetorul „Susex". Acesta a trecut prin tribord, a cerut numirea şi apoi a urat lui „Mircea" călătorie bună.

In vederea Sfintei Marii, de dimineaţă se organizează un program pentru o mică serbare la bord.

Drumul se schimbă un grad, luându-se Da = 116°.

Cu dispariţia Maltei, Nava Şcoală „Mircea" se găseşte în plină mare. Drumul se menţine Da = 116°. Liniştea şi căldura atmosferei sunt apăsătoare. Doar o adiere de vânt care abia se simte. Marea este aşa de calmă că pare o imensă pardoseală de piatră albastră bine şlefuită.

In miez de noapte „Mircea" este în punctul $\varphi = + 34^{0}\ 54'$ $\lambda = + 17^{0}38'$.

15 August.

Suntem în plină mare. Vântul adie doar.

Către 4 h luna este destul de sus. Dealtfel la această oră se îngână ziua cu noaptea. Marea continuă să fie liniştită.

In liniştea ei motorul hurue mereu şi „Mircea" merge în Da = 116° cu o viteză de 8.5 noduri.

Marinarii români serbează astăzi patronul Marinei ; este un imn de slavă cântat pentru Fecioara Maria ocrotitoarea acelora care „călătoresc pe apă". Cum rugile dela Constanţa se înalţă şi pentru echipajul lui „Mircea" la bordul navei se face pregătiri pentru a serba şi noi ziua aceasta mare pentru Marina şi marinarii ei.

La 8 h se ridică micul pavoaz. Suntem în punctul $\varphi = + 34^{0}39'$ $\lambda = + 18^{0}14'$.

Vântul a început să fie ceva mai cu putere ; bate dela Nord-Nord-Est şi are forţa 2.

Echipajul este în ţinută de sărbătoare şi la 9 h 50 m se adună la front pe dunetă. La 10 h Comandantul navei deschide solemnitatea după ce primeşte raportul. Apoi gornistul sună rugăciunea. In notele tremurate ale goarnei este atâta măreţie încât ai impresia că pe unde eterice este o singură rugă a românismului. Şi în fiecare notă pare că se spune în şoaptă „Dei mater, stela maris, ora pronobis".

După rugăciune, Comandantul navei rosteşte urarea pentru Majestatea Sa Regele şi tot echipajul strigă un „Ura" puternic, care răsună peste întinsul apei.

Departe de ţară pe drumul fără urme al mării, această zi de Sfânta Maria este din acelea puţine sărbătorite în condiţiuni aşa de apropiate de idealul oricărui marinar.

După terminarea solemnităţei echipajul este liber şi nava îşi urmează drumul până la 10 h 45 m când se ia Da = 119°.

Vântul iar a căzut complect. Marea pare a se ondula puţin şi cerul este uneori presărat de nori.

La 16 h 30 m se desfăşoară la bord un program organizat pentru serbarea Marinei. Sunt diferite concursuri, unele din ele pline de haz. Acest program ţine până la 19 h, când încep odată cu lăsarea serei — corurile elevilor.

Când noaptea se lasă complect, se lasă şi liniştea pe punte. Nu se mai aud decât facţionarii şi motorul.

La 24 h „Mircea" este în $\varphi = + 33^{0}20'$ $\lambda = + 21^{0}15'$.

16 August.

Cerul se menţine acoperit. Marea este agitată, o hulă de Nord i-a schimbat aspectul de lac. Vântul adie dela Nord şi are tendinţa să se întărească. Rugile înălţate la patronul Marinei, ne vor aduce vânt bun pentru a întinde iar velele.

In trepidaţii de motor am străbătut însă repede drumul prin faţa Syrtelor.

La 1 h 40 m apare prin bezna nopţei farul Ras Aamer în Da = 141°. După un al doilea relevment la acelaş far se schimbă drumul, astfel că la 1 h 55 m suntem în cap Da = 93°.

Navigând în acest drum, la 2 h 54 m suntem travers farul Ras Aamer şi la 4 h 09 m lumina lui dispare.

Vântul s'a schimbat puţin ca direcţie şi bate dela Nord - Nord - West. Forţa lui a crescut până la 2 cu tendinţă de a se urca şi mai sus.

Sunt semne foarte bune. Meteorul produce bucurie şi entuziasm la bord.

Când Ras el Hilal este relevat la Da = 170°, ceasornicul arată 5 h 40 m. Puţin mai târziu, când clopotul bate două duble în cartul 4 h — 8 h, gornistul sună „la posturile de manevrarea velelor". Intr'o jumătate de oră toate pânzele lui „Mircea" îi dau o aureolă pe care nu a mai avut-o din timpul călătoriei Toulon — Palma. Când velele se întindeau, la 6 h 05 m drumul navei se schimbă, luându-se Da = 105°.

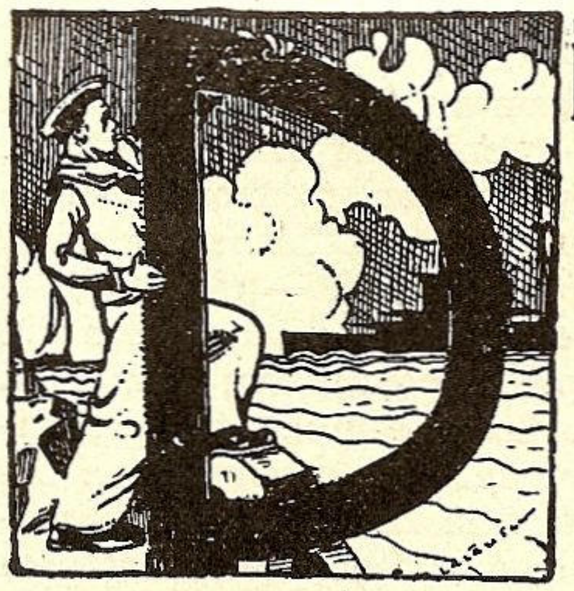
Motorul nu se mai aude şi totuşi Nava Şcoală „Mircea" are o viteză de 5 noduri. Ras Hilal este relevat în Da = 240° ; dela Nord, Nord-West, vântul suflă cu forţa dela 3—4. Cu murele la babord, nava noastră fuge înclinată pe o coastă. In aliura ei i se poate descifra o întreagă bibliotecă cu volume de istorie a bătăliilor navale. Aşa probabil vor fi alergat ziua şi noaptea cele 14 nave ale lui Nelson în căutarea celor 13 nave ale lui Brueys. De atunci sunt 141 de ani duşi pe o cale neîntornată şi prin cărţi de istorie şi geografie se scrie cu litere mari „Abukir".

Către locurile acelea „Mircea" lunecă maestos şi coasta defilează prin tribordul lui. La 11 h trecem travers Derna, la distanţa de 12 Mm.

Vântul s'a înteţit şi uneori depăşeşte cu mult forţa 4.

In acelaş raport creşte şi viteza navei. In general se merge cu 6—7 noduri ; dar uneori se ajunge chiar la 7,5 noduri. Cu excepţia cartului 16 h — 20 h, cerul este tot timpul senin. Marea este agitată şi meteorul arată vânt mai tare pe timpul nopţei.

La 19 h se dă adunarea bordului de serviciu pentru reducerea velaturei : se strâng velele superioare. In



in aspectele Mării şi din viaţa marinarilor pe întinsul apelor

de Contr'amiral
C. NEGRU

DOI NAVIGATORI CELEBRI: HANNON ŞI PYTHEAS

Echipajele vechilor galere erau de 1000 de ori mai marinari ca acei ai vaselor cu pânze, iar acei ai corăbiilor de 100.000 de ori mai marinari ca ai vapoarelor cu aburi. Azi când technica îţi pune la dispoziţie atâtea mijloace: hărţi perfecte, pe care sunt însemnate cele mai mici obstacole, busole compensate ori giroscopice, telegrafie fără fir, care anunţă dezastru şi cere ajutor, unde electrice dirijate, cu ajutorul căruia se determină dela uscat poziţia vasului pe mare; sonde prin sunet; apeşi numai pe un buton, şi citeşti adâncimea pe care se găseşte vaporul, viteză şi tonaj care înfruntă marea cea mai înfuriată, faruri puternice care îţi luminează drumul de parcă eşti pe marile bulevarde ale oraşelor, şi nu suntem departe când instrumente emiţătoare de raze infra... roşii, sau altă culoare, ne va da posibilitatea să vedem prin ceaţă, şi câte altele... Nu se mai navigă, ci se trece dela un port la altul. Toate aceste mijloace tehnice se concentrau în vremea galerei, în sclavii dela rame, iar la cârmă pilotul, care era un fel de vrăjitor care stăpânea o ştiinţă ce părea misterioasă. Oră cu oră, şi după anotimp, el ştia care stea s'o aibă în prova galerei ca să meargă dintr'un loc într'altul. Aspectul cerului, culoarea mării, albastră, verde, sau galbenă avea pentru pilot un sens. Sborul păsărilor de mare îi spunea mult, apariţia unei păsări migratorii îl făcea să schimbe drumul, întâlnirea cu anumiţi peşti era un indiciu pentru el în navigaţie.

Un pilot fenician descoperă secretul nemişcării Stelei Polare pe firmament, ceeace a făcut din Fenicieni navigatorii prin excelenţă, şi stăpânii comerţului în Mediterana, şi a dat posibilitate navigatorului să se depărteze de coastă şi să navige în afară de vederea ei.

*

Pe la anul 500 înainte de Hristos, Cartagina, veche colonie feniciană, armează lui Hannon, navigator fără pereche, 60 de nave, cu câte 50 de rame, având 40 metri lungime, 7 lăţime. Fiecare galeră avea 500 de de oameni la bord: bărbaţi, femei, mercenari, mateloţi, sclavi, viitori colonişti ai pământurilor ce va descoperi. După 7 zile de navigaţie Hannon trece coloanele lui Hercule — Gibraltarul — în faţa cărora se întindea Oceanul tenebros, necunoscut, care înspăimânta. După alte 12 zile de mers în Atlantic ajunge la fluviul Lixos-Senegalul de astăzi. Aci fundează el în insula Goree, baza Metropolei tuturor coloniilor pe care el le stabileşte în această regiune, la gurile râurilor, parcurgând dela plaje 4500 km. Continuându-şi drumul ajunge in golful Guineei, iar cinci zile mai târziu poposeşte la actuala insulă Fernando-Po, în care încearcă să debarce în insulă şi pe coastă, dar ţipetele populaţiei indigene întovărăşite de tobe, fluere, ţimbale, la care se adaugă torentele de foc ale vulcanului în plină erupţie Camerun, ce-şi scurgea lava în mare ca nişte râuri aprinse, înspăimântă pe marinari, care se reîmbarcă în grabă. Proviziile şi ele pe sfârşite căci pământurile de aci nu le dă nimic, echipajele încep să murmure aşa că, într'un ultim elan Hannon ajunge până la Cornul de Miazăzi aproape de Ecuator. Acest cabotaj miraculos, duce expediţia până la Gabon, 8000 km., depărtare de punctul de plecare. In acest lung drum, Hannon stabileşte comerţul cartaginez, care durează trei secole, până când Cartagina se prăbuşeşte sub loviturile Romei. Distrugerea Cartaginei, cu dispariţia poporului ei de marinari, reduce grozav orizontul lumii civilizate şi vor trebui 1500 ani pentru ca alte popoare, portughezii, să redeschidă comerţul cu Africa, colonizată de Hannon.

*

Un alt mare navigator, pe la anul 320 înainte de Hristos, este Marsiliezul Pytheas, care pentru epoca lui era o bibliotecă de ştiinţă. El fixează soarele în centrul sistemului planetar, determină latitudinea Marsiliei cu aproximaţie de 40 secunde, cu ajutorul instrumentului primitv „Gnomonul", şi tot el ghiceşte legea care leagă fenomenul Mareelor cu fazele lunii. Expediţia, urmează coasta Iberică până la coloanele lui Hercule ce despart Mediterana de Oceanul imens, „fluviu ce încinge pământul şi ale cărui ape se precipită în Mediterana cu puterea unui torent, de când un zeu a rupt zăgazul ce despărţea aceste două mări". Pytheas străbate trecerea mult temută, defilează în faţa lui Gadis, comptoir fenician, care deveni după 1100 de ani, Cadixul de azi; iar 8 zile mai târziu ajunge la Huxidan, Uesantul din Nord-Vestul Franţei, şi dă în braţul de Mare ce desparte insulele britanice de Nordul Franţei şi care are în stânga Irlanda, despre care Pytheas ştia că e locuită de mâncători de oameni, aşa că o ocoleşte. Navigă mai departe în Sudul Angliei şi apoi se urcă în lungul coastei de Est a insulei, şi 6 zile după ce trece de punctul septentrional al Angliei, ajunge la o insulă, care nu poate fi decât Islanda, căci aci dă el de marele Geyser care îşi aruncă apele lui calde la 40 m. înălţime. „Durata zilei, spune el, este aci de 24 ore, soarele nu apune, iar dincolo de insulă nu mai e nici pământ, nici apă, nici aer, ci un compus din trei elemente, o materie care învălue pământul, apele şi tot universul, şi prin care nu poţi să mergi, necum să navigi". Ceaţa groasă, bruma opacă şi terci îngheţat. Scoborându-se spre Sud, ia din nou contact cu coasta Europei, pătrunde în Baltica, mare îngustă şi liniştită, mărginită de lacuri mari, mlăştini fără sfâr-

---

noapte navigaţia se face în condiţiuni minunate. Viteza navei se menţine, chiar cu velatura redusă, între 6,4 noduri şi 7 noduri.

Luna este în prim pătrar şi în miez de noapte de abia s'a urcat puţin dela orizont. „Mircea" a ajuns în punctul $\varphi = +\ 32^{\circ}28'5$ $\lambda = +\ 24^{\circ}30'5$.

Meridianul atins în acest miez de noapte tae altul în apropiere de Slatina şi pe la Porumbacul cel vestit prin luptele din 1916. (Va urma)

şit şi păduri imense, şi a căror popoare fac comerţ cu chihlimbar, care era scopul călătoriei marelui navigator. Atingându-şi ţinta se reîntoarce la Marsilia.

„Ulyse, care timp de 20 ani, străbate arhipelagul, Hannon şi Pytheas sunt adevăraţii strămoşi ai navigatorilor descoperitori de noi pământuri.

După *Paul Chack*

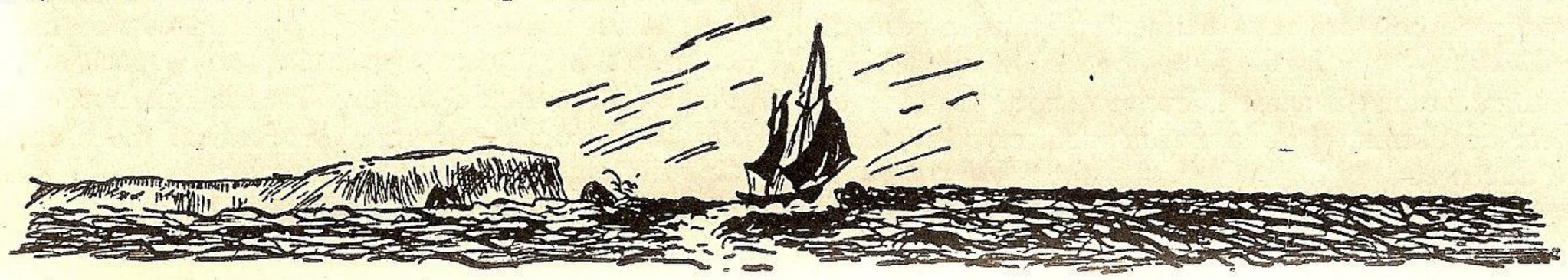
INVAZIUNEA NORMANDĂ. PĂTRUNDEREA MARILOR TENEBROASE

Prin secolul al VIII-lea după Hristos, din părţile Nordice ale Europei, triste şi sărace, se scoboară în şiruri fără număr, din ţările scandinave, pe bărcile lor numite „Drakkar", regii mării, Vikingii, adică „oamenii golfurilor", căci se scoborau din fiordurile profunde ale Scandinaviei, numiţi încă şi Northmen sau Normanzi. Ei sunt în căutarea unor pământuri mai ospitaliere, mai puţin aspre ca climă şi mai bogate. Hoarde crude şi de nedomesticit, pe care de multe ori fetele virgine ce purtau scuturi îi împingeau la piraterie. Istoricul englez Wells spune că nu numai pornirea spre jaf e care îi împinge la invadarea altor pământuri, dar creşterea populaţiei, care nu mai putea trăi pe acele pământuri puţin productive e şi el un mobil al evadării spre alte tărâmuri. Bărcile lor acoperă marea în roiuri şi se instalează în insulele: Man, Hebride, Orcade, Shetlade şi Feroe. In secolul al IX-lea ocupă Islanda, iar în 877 recunosc coasta de Est a ţării pe care ei o numesc „Ţara Verde" — Groenlanda —, pătrund în actuala strâmtoare Davis, sub conducătorul lor „Enric cel Roşu" iar sub fiul lui „Leef Fericitul" abordează în Wienland, ţara viei, Teranova de azi, şi Noua Scoţie. 7 ani mai târziu petrec trei ierni pe pământul Canadei. Această invazie pe mare se face pe bărci — Drakar — de 22 metri lungime, 5 lăţime, 1,75 pescaj, un singur catarg, şi câte 15 rame de fiecare bord. Pe aceste bărci de cel mult 30 de tone, regii mării, normanzii, traversează Atlanticul, scoborându-se şi spre Sud devastând ţărmurile de Nord ale Franţei şi atacând şi de două ori Parisul, prind rădăcini în Franţa, pe care de aci înainte, ca Duci de Normandia, vor apăra-o chiar contra piraţilor de aceiaşi rasă cu ei.

*

In tot Evul Mediu lipsesc însemnări care să ne arate isprăvile lor marinăreşti; dar la începutul secolului al XV-lea găsim pe Normandul Jean D. Bethencourt şi pe Poitven Gadifer, care îşi vând bunurile lor şi armează o corabie, pe care îmbarcă 80 de voluntari, femei şi tot necesarul pentru ca să colonizeze insulele Canare, pe care nu reuşesc să le supuie şi părăsesc cucerirea lor efemeră în beneficiul Castiliei, cu care organizase comerţul de sclavi... In acest timp în Portugalia domneşte Prinţul Enric navigatorul, care cunoaşte aventurile fabuloase ale lui Marco Polo, şi e nemângâiat că toate bogăţiile Extremului Orient, India şi China sunt aduse în Mediterana de Est de către caravanele Islamului, şi de aci cărate pe flotele veneţiene. El vrea ca toate aceste bogăţii să sosească la Lisabona pe mare, direct din Indii. In acest scop Don Enric, se înconjură de geografi, de astronomi, de piloţi, cărora le comunică credinţa şi dorinţa lui, convingându-i că se poate ajunge la Indii, înconjurând Africa de Sud. De aci înainte marinarii portughezi recunosc insulele Madere, şi ajung până la Capul Verde. Mai la Sud însă, în golful Guineei: calmurile şi tornadele — cicloanele — formează regiunea periculoasă, teroarea corăbiilor din acel timp, regiune care opreşte pe cei mai îndrăzneţi navigatori, de aci încolo e necunoscutul... totuşi navigatorii se apropie de momentul când alţi marinari beneficiind de ştiinţa căpătată dela înaintaşii lor, în materie de navigaţie, vor învinge şi aceste dificultăţi. Cu începerea secolului al 13-lea, navigatorii din Mediterana cunosc acul magnetic, care înfipt într'o bucată de plută şi pus într'un vas cu apă, arată Nordul, iar la începutul secolului al 14-lea marinarii celor două Sicilii, regat ce cuprindea Sicilia şi Neapolul, şi care datează dela stabilirea Normanzilor în 1043, instalează acul magnetic pe un pivot şi avem astfel Busola, sau Roza vânturilor, împărţită în 32 romburi. Harta marină apare şi ea, desinată ca şi cum pământul ar fi plan, ceeace e suficient pentru Marea Mediterană, puţin întinsă. Cartea numită „Pilotul mării" complectează cunoştinţele necesare navigaţiei. In această carte se văd desenate şi descrise punctele cele mai remarcabile ale coastei: vârfuri, stânci, turnuri, clopotniţe de biserici, tot ce e necesar să cunoşti de departe, pentru a fixa poziţia unde te găseşti, ea mai arată canalele de intrare în porturi, natura fundului, pericolele, etc. De aci înainte navigatorul prevăzut cu „compasul" şi „harta marină" poate să se depărteze de vederea coastei. Astronomia vine şi ea în ajutorul navigatorului, căci apare „Astrolabul", cerc gradat pentru determinarea latitudinei, prin măsurarea înălţimei stelei polare deasupra orizontului mării. In 1463 Jean de Koenigsqerg publică Table de declinaţia soarelui, iar 12 ani mai târziu Martin de Behaim, astronomul Regelui Jean al II-lea al Portugaliei, învaţă pe navigatori să determine latitudinea, observând înălţimea soarelui când trece la Meridian. Jumătate din problema determinării poziţiei la mare — latitudinea — e cunoscută, dar navigatorul trebuie să aştepte alţi 300 de ani, până până la apariţia în 1766 a ceasornicului de precizie — cronometru — care să dea longitudinea, al doilea element al poziţiei vasului la mare. Intrebuinrea compasului şi a Astrolabului şi lucrările geografilor şi astronomiilor sunt suficiente, navele sunt solide şi bine înzestrate cu catarge, pânze, parâme, macarale, etc., Căpitani hotărîţi, vor putea trece şi mările tenebroase până unde ajunsese şi Hannon cel vestit cu 500 de ani înainte de Hristos; şi astfel vedem în 1486 pe Bartolomeu Diaz trecând capul Bunei Speranţe, pe Columb în 1492 descoperind America, pe care Vikingii o atinseseră cu 500 de ani înainte în Canada şi Teranova. Mai vedem pe Vasco de Gama ajungând la Calicut, în India, în 1498, trecând pe la Sudul Africei. Magelan în 1519 trecând strâmtoarea ce-i poartă numele în Sudul Africei de Sud, pătrunde în Oceanul Pacific, unde îşi găseşte moartea în Filipine, iar ajutorul lui, vestitul pilot Sebastian de Cano care continuă călătoria, execută, primul în lume, înconjurul pământului.

După *Paul Chak*



Tradiţiile vieţii pe apă ale poporului român

de AP. D. CULEA

Din lipsă de documente scrise şi ignorând pe cele nescrise în cartea deschisă a vieţii de toate zilele, s'a dedus că populaţia din câmpia dunăreană s'ar fi refugiat la munţi în mileniul cât a ţinut revărsarea popoarelor răsăritului peste pământurile noastre. Până şi un mare spirit ca Xenopol a căzut şi el victimă acestei teorii când afirmă : „Strămutarea poporului dela câmp la munte schimbă condiţiile traiului său, reîntorcându-l îndărăt dela viaţa agricolă la una ca şi nomadă" [1]).

Este dovedit că o îndeletnicire (mai ales ca aceea agricolă) nu se schimbă în massă aşa de uşor ca să fie apoi începută iar. Este de asemenea dovedit că populaţiile dela începutul istoriei lor au locuit în mai mare număr lângă ape, unde au aflat hrana mai uşor decât în câmpii sau lângă păduri, ale căror produse sunt legate de anumite anotimpuri.

Cercetările zilelor noastre au ridicat multe neguri de pe câmpia Dunării până în pragurile mării. Documente de viaţă materială (îndeletnicirile omului, uneltele) ca şi cele de viaţă spirituală (credinţele, datinile, arta populară) transmise din generaţie în generaţie, formând laolaltă cultura tradiţională a poporului român din aceste părţi de ape, fac dovada unei străvechi şi statornice aşezări prin bogăţia lor. Căci această tradiţie culturală, ca să se formeze, i-a trebuit poporului o multiseculară şi neîntreruptă aşezare pe un acelaş teritoriu. Vraiştea vremurilor cu puhoiaele de noroade în faţa cărora strămoşii şi-au plecat capul, dând dijmă năvălitorilor ca să-i lase în pace, n'a împiedicat viaţa să-şi toarcă firul mai departe pe luncile apelor noastre. Să urmărim această viaţă în manifestările ei transmise din tată în fiu, începând cu ceeace e mai necesar omului : uneltele.

Românii cunosc în jurul cifrei de o sută metode şi unelte pescăreşti ; multe asemenea celor de acum 2.000 de ani ; unele de origină romană, altele de origină tracă, slavă veche şi nouă, poate şi născociri proprii. „Năvodul este un instrument de care poporul român se serveşte în toate părţile ţării încă din timpurile cele mai vechi... El nu face parte din acele instrumente pe cari le-au adus din Rusia coloniştii cazaci şi lipoveni, veniţi de acolo... Chiar astăzi Moldovenii din satele de pe Razelm : Sabangia, Sarighiol, Calica, etc., spun că părinţii lor erau mai înainte vătafi la năvoadele de pe Razelm şi Lipovenii au învăţat dela ei abia mai târziu să pescuiască cu acest instrument" [2]).

Specializarea în ramurile unei profesii indică o vechime în practicarea ei, tot odată şi un grad de evoluţie. Avem pescari români specializaţi după felul apelor unde pescuiesc, după soiurile de peşte şi după felul instrumentelor folosite. Deosebit de breasla pescarilor, pretutindenea în marginea apelor, s'au desvoltat din vechi timpuri şi alte îndeletniciri de ape, cu meşteri formând bresle căutate. Aşa sunt *rogojinarii, împletitorii de năvoade şi mreje* [3])— năvodarii şi mrejerii — pe când alţii se îndeletniceau cu tăiatul şi săratul peştelui, numiţi *sărători*. Cererea lemnului, mai ales în Moldova, pentru facerea corăbiilor pe Dunăre şi Mare, a dat naştere unei bresle a *plutaşilor*. Ei veneau pe Siret şi pe Prut cu butuci până la „boazul Sulinei", la Ismail, Chilia, până la Oceakov la Tătari, pe coastele Asiei Mici, la Istanbul şi insulele greceşti. Meşterii români ştiau să lucreze mari luntri zise dubase, apoi şeici, corăbii, iar meşterii se chemau *dubăsari, şeicari*. La satul Dubăsari pe Nistru, era loc cunoscut la facerea şi vinderea dubaselor. Pe vremea lui Brâncoveanu, dubăsarii, şeicarii noştri, construiau caice pentru sultan „cu cherestea, cu meşteri, cu pânzele, cu funiile dela noi". La Căscioarele, pe Argeş, către sfârşitul veacului XVIIII-lea „se fac şeici cu fier... cu lopătari din judeţul Vlaşca şi Ilfov". Tot pe acest timp, găsim în Moldova meşteri constructori de vase pe Jijia şi Prut.

Odată cu înmulţirea dubăsarilor, şeicarilor, întâlnim pela vaduri meşteri *funari, sforari, odgonari,* cari lucrează funii şi odgoane pentru vase şi poduri.

* * *

In mijlocul naturii sale, când aspră şi duşmănoasă, când blândă şi ademenitoare, Românul om de apă s'a impresionat într'un anumit chip şi a reacţionat după împrejurări în toate felurile. Din nevoia de a-şi explica această lume, de a se împrieteni şi a o stăpâni, şi-a format o sumedenie de credinţe şi obiceie şi o filosofie a lui ; şi-a adunat un capital de cunoştinţe şi experienţe ce uimesc pe oamenii de ştiinţă prin precizia observaţiilor. Şi azi pescuitul se face aproape tot cu ştiinţa empirică a strămoşilor. Atâtea zicători şi reguli de viaţă statornicite, sumedenia de cuvinte, de figuri de limbă şi imagini, născute în acest mediu geografic, trezesc interesul pentru un studiu ce este de făcut : cu ce a îmbogăţit limba îndelunga convieţuire a Românului cu apele.

Omul necăjit se sbate să iasă deasupra nevoilor, „se sbate ca peştele pe mal,.. se sbate ca peştele în mreajă". Acel niciodată, omul apelor l-a învăluit într'o comparaţie din viaţa înconjurătoare : „Când o cânta ştiuca în baltă... Când s'a face gaură în apă". Tăcutul „tace ca peştele". Unul a slăbit de parcă „e un ţâr". Prin pildele urâte ce se dau de cei mari, se îndeamnă lumea la rele, căci „peştele dela cap se'mpute". Numai după ce s'a isprăvit o muncă se văd rezultatele, căci numai „după ce seacă apa se vede ce peşte la fund este". Pe omul lacom îl momeşti şi cu puţinul, căci „cu râma mică se prinde peştele mare". Puţin lângă puţin se face mult, „fiindcă apele mici fac râurile mari". Definiţia cârnului : „bea apă de pe ghiaţă". Iar săracul „n'are după ce bea apă"..., „cu un rac tot sărac". Când îi merge bine cuiva „i-a venit apa la moară". Când omul îşi vine în fire şi se întoarce la rosturile lui, i se potrivesc zicătorile: „A venit la matcă... apa vine la matcă şi omul la teapă". Omul care mult vorbeşte şi nimic nu isprăveşte „bate apa'n piuă". Vorbele se duc, faptele rămân : „Apa trece pietrele rămân". Cutare se frământă „ca apa de maluri". Omul nesigur, şovăelnicul „o scaldă în două ape".... „umblă în două luntri" ; şi o păţeşte, căci „cine umblă în două luntri, cade în apă". Până o fi să se isprăvească o treabă lungă „are să treacă multă apă pe gârlă". Ceva

---

[1]) Al. Xenopol : Istoria Românilor II, p. 9, 17, 21, 30, 33, 34.
[2]) Dr. Gr. Antipa : Pescăria şi Pescuitul în România, p. 491.
[3]) N. Iorga : Istoria Industriilor la Români.

de aruncat ca netrebnic : „E dat pe gârlă"... parcă-i prins de pe gârlă... s'a dus pe copcă". Ceva ce nu se poate, o neghiobie : „A scrie pe apă... dă cu măciuca în baltă... nu da cu bâta în baltă că te stropeşte". Creşte repede : „Creşte ca din apă". Un om supărat „e mânios Dunăre... o să-l ocărăsc, până l-oiu trece Dunărea". Face ce nu trebue : „Cară apă în Dunăre... N'o să-l speli nici cu Dunărea toată". Vorba rea a unui flecar nu'ntunecă meritele unui om de ispravă, căci „cu un găinaţ de cioară nu se spurcă Dunărea". „O să mai curgă multă apă pe Dunăre" până când.... Nu ştii ce ascunde în cel liniştit şi mocnit, după cum unii supărăcioşi lesne se turbură şi lesne le trec : „Mai mulţi se tem de apa lină, decât ce cea turbure... Apa stătătoare e des înşelătoare". „Apa după ce se turbură, trebue să se limpezească" = trece mânia. „Lac să fie, că broaşte-s destule". Pentru acei ce vor să înteţească nemulţumirile oamenilor : cutare e „pescuitor în apă turbure... Apa turbure e bucuria pescarilor", Ce e la fel va să zică „a fi într'o apă cu cineva". De frumoasă ce e „stau apele 'n loc". Culmea necazurilor : „A trecut apa peste ghiaţă". Micul cu marele : „Gârla se ceartă cu marea". Ajută-te singur : „Dă din mâini, dacă vrei să ieşi la liman". Se întorc vremurile : „Mai curge apa pe unde a mai curs". A ieşit deasupra nevoilor : „L-a scos apa la mal". Prostul „se înneacă la mal". Face pe supăratul în glumă: „Mă duc să mă'nnec unde-o fi lacul mai sec". Furie deslănţuită şi nestăpânită ; „Apa mare mari valuri face... Talazurile mari îndată nu le mai vezi cum vântul încetează". De unde-ţi vine binele, de-acolo îţi vine şi răul: „In apa'n care te scalzi, în aceea te vei înneca". Ce nu face omul ca să isbutească ? „Se face luntre şi punte". E supărat de „parcă i s'au înnecat corăbiile cu cenuşă". Nu face gură, ci treabă, căci „lopata când bate în apă, sperie peştii". Nici nu ştii de unde vine răul : „Prin crăpătura cât de mică, străbate apa în corabia cea mare". Incepe să'nveţi dela capăt şi pe încetul: „Până a nu lua cârma în mână, întâi la lopată să te'nveţi". Conducătorul : „In lipsa cârmaciului, corabia se scufundă... Corabia cu doi cârmaci se'nneacă... Cu cât corabia e mai mare, cu-atât mai anevoe se stăpâneşte". Cum e omul, şi umbra lui şi când totul se potriveşte : „Corabia mare, valuri mari face, iar cea mică, valuri mici face... La corabie mare, apă mare". Vai de casa unde moare bărbatul sau femeia : „Pânza când se rupe, vântul corabia nu o mai mişcă... Când corabia se apleacă, şi nădejdea pleacă". Dacă Românul n'ar fi avut marea sub ochi, n'ar fi fost trecută în înţelepciunea veacurilor cu atâtea înţelesuri : „Marea că e mare, şi tot are fund, dar inima omului ?... Fă binele şi aruncă-l în mare... Face scară la cer şi pod peste mare... Cu răbdarea treci marea... Toate apele în mare se varsă şi marea tot nu se umple... Marea e plină de talazuri, iar lumea de necazuri... Se duce peste nouă ţări şi nouă mări... Nu încerca marea cu degetul şi nici apa fiartă cu bâtul.... Făgăduieşte marea cu sarea şi Oltul cu totul... Când eşti în luciul mării şi tună, anevoe scapi de furtună... Frumos să priveşti furtuna pe mare, dar mai de departe... Mulţi ca nisipul mării... Mărgăritarul stă în fundul mării şi mortăciunea pluteşte deasupra apei". [4])

* * *

Tot astfel în jocul spiritual al ghicitorilor, până ieri distracţia adulţilor dela şezători, se cuprind multe potriviri de imaginaţie despre tot felul de ape, despre mare, luntre, corabie, peşti, raci, scoici, sălcii, unelte de pescuit etc. Atâtea basme cu pescari năsdrăvani, cu feţi-frumoşi călători pe valuri, nu s'ar fi înfiripat dacă povestitorul n'ar fi avut înaintea lui zarea de ape ; căci de n'ar fi nu s'ar povesti...

Copiii prind melcul şi-i descântă astfel ca să iasă din căsuţa lui:

Melc, melc
Codobelc,
Scoate coarne boiereşti
Şi te du la Dunăre
De bea apă tulbure.

Credinţele, superstiţiile, plăsmuirile unei lumi ce nu mai este, „lume ce credea în basme şi vorbea în poezii" — cum zice poetul — din etapa mitologică a poporului român sunt surprinzător mai bogate aici decât cele din celelalte medii geografice ale uscatului.

Mitologia noastră de apă e săracă; şi e mult în urmă de strălucirea fanteziei greco-romane. N'avem pe Poseidon(Neptun), bărbosul cu fire de alge şi trident în mâini ; în apele noastre nu s'au sbenguit graţioase nereide, naiade, sirene şi ce alte zâne vor mai fi populat marea de azur a vechei Elade. Avem şi noi tritonii noştri, oameni pe jumătate cu trup de peşte; dar ei n'aleargă peste valuri, fluerând din scoica melcilor marini. Imaginaţia noastră i-a botezat *Faraoni.*

Faraoanele sunt femei-peşti dela brâu în jos. Trăesc în mare. Când e cald, ies pe prundiş şi se joacă cu pietricele, mărgăritare şi scoicuţe frumoase. Femeile-peşti cântă minunat ; dela ele învăţăm toate cântecele. Dar mai minunat cântă noaptea. Corăbierii de strajă, cari le ascultă, adorm de aşa cântare fermecată şi cad în mare. Iată o vagă asemănare cu sirenele lui Ulisse, Elenul de-acum 2.000 de ani !

Ştima apei este o femee albă şi înaltă, jumătate peşte. Locueşte în apă şi cere suflet de om, strigând noaptea cui i-a venit rândul să se'nnece. Fricoşii cică aud strigând :

Ceasul a sosit !
Omul n'a venit !

Când se revarsă apele, iese Stima înainte şi până unde merge ea, apele rup pământul şi'nneacă tot.

Dulf de mare, sau *Duh de mare,* iese din mare, se întrupează ca să caute mere. Intr'un colind de flăcău, se zice astfel :

Icea'n prundul Mării Negre
Crescut-a d'un merişor.
Merişoru-i roşior;
Face mere, mere face
Nu le ţine, nu le coace,
Că aproape-i Dulf de mare
Apă'ndoită cu sare.
Cum dă soarele'n deseară,
Dulf de mare iese-afară;
Sare'n vânt, sare'n pământ,
Sare'n vârf de merişor,
Prinde mere de-a mânca.
Vine voinicul (cutare)

cu arcul şi isgoneşte Dulful de mare.

Apa Sâmbetei e la capătul lumii ; înconjoară pământul. In ea se varsă apele şi mările. Acolo e rece şi întuneric. Cum îi doreşti răul cuiva, îl trimeţi pe „Apa Sâmbetei".

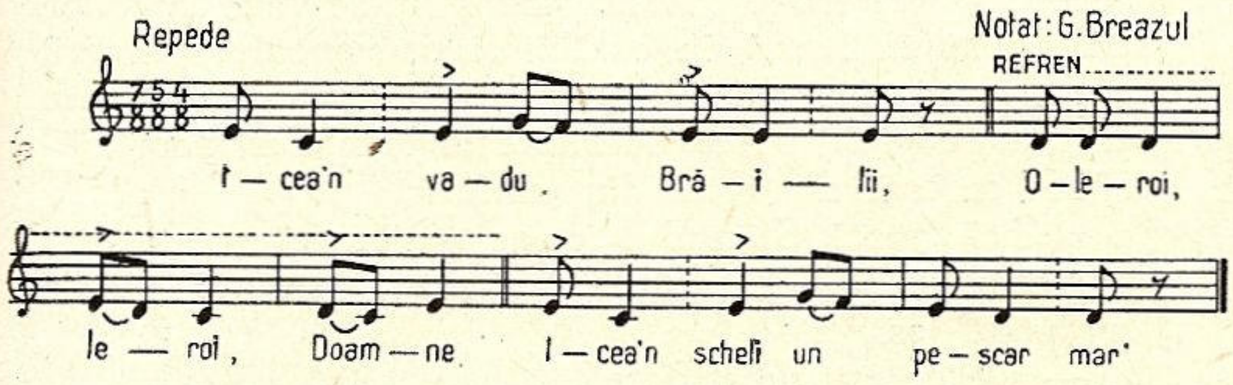
Iuda sau *Iudiţa* este o lighioană de apă. Când pescarii o tulbură în culcuşul ei din adâncuri, flăcărează din gură şi scapără din coadă. Ştiind tainele apelor, poate ajuta sau primejdui pescuitul. Intr'un colind de pescari, se spune cum năvodarii prind un pui de Iudiţă,

[4]) I. Zanne : Proverbele Românilor.

pe care-l bat să spună cât peşte este în apă. Vine mama lui furioasă :

De pe Mare de sub zare
Din cotro soare răsare,
Iacă vine Iuda mare
Tot strigând şi bărătând
Şi din coadă flăcărând...

In unele colinde de pescari şi în baladele mai noi — variante — Iudiţa este metamorfozată, fiind înlocuită cu vidra, tot aşa de mânioasă când pescarii prind puii vidrei.



1. Icea'n vadu' Brăilii
O leroi, leroi, Doamne,
Icea'n scheli un pescar mar'
2. Pescarul jupân (cutare),
Cât era vara de mar'
3. El pe-atât nu se lăsa,
Ci năvodul mi-l lua
4. Şi în apă-l arunca
Şi prin mijloc mi-l trăgea.
5. Trase'n sus şi trase'n jos,
Năvodul până l-a scos .
6. Sumese mâneca'n cot
Şi mi-o băgă prin năvod.
7. Cam la fundul matiţei,
Găsi ştiucă şi plătică.

Năvodarul aruncă iar năvodul şi prinse puiul vidrei. Il bate ca să spue unde-i peştele cel mult. Vine vidra, mama puiului, şi se roagă să nu-l mai bată că :

Spune-ţi-oiu adevărat,
Unde-i peşte de vânat.
Că mult peşte 'n apă creşte
De nu se mai isprăveşte.
Şi (cutare) pescar mare,
Aşa dacă-mi auzea,
Drumul puiului dădea,
Năvodu'n ap'-arunca.
Şi la mal când îl scotea,
Ce vedea se minuna.
Lumea că se sătura,
Praznice se prăznuia...

Cel din baltă, Dracul bălţilor, stă în apă. El face să se înnece oamenii, împiedicându-i de picioare când înnoată, punându-le cârcei, sau răstoarnă luntrile.

Sorbul Mărilor este un balaur cu pântec de uriaş. Se agaţă de poalele norilor şi de acolo soarbe apele şi înneacă pe cei de pe maluri când se înfurie. Căci dacă n'ar sorbi-o, apa înmulţindu-se, ar năpădi faţa pământului şi ar înneca-o. Soarbe apa până în fund, cu broaşte cu tot, care cad apoi pe pământ, odată cu ploaia, când plouă cu broaşte [6]).

Iată o explicare mitologică a trombelor de apă.

Valurile sunt stârnite de un peşte mare. Când vede pe dracul că se scaldă, îl goneşte. Din lupta peştelui uriaş cu dracul, nasc valurile.

* * *

Talazurile Mării Negre bat şi 'n cântecele bradului de înmormântare [7]), văzute poate de un poiet descântător din noianul vremilor.

Sufletul, după moarte, trece dincolo peste Mare. Bradul îl conduce, pe mersul soarelui şi nu al apelor,

Că soarele-i mergător,
Şi'napoi întorcător ;
Dar apele-s curgătoare
Şi'napoi ne'ntorcătoare.

[6]) T. Pamfile : Duşmanii şi prietenii omului.
[7]) S. Fl. Marian : Inmormântarea la Români, p. 107.

Bocitoarele cântă, după brad, jalnica „petrecere a mortului" :

Suflet despărţit
De multe mâhnit,
Pleacă şi se duce,
Marea o ajunge.
Vine marea mare,
Vine 'n tulburare,
Greu urlând şi urducând,
Toată lumea spăimântând.
Unda sa se duce
Lumea s'o îmbuce,
Tot mălini, călini,
Brazi din rădăcini.
Iar în groapa mărilor,
Unde-i bradul zânelor,
Trecătoarea apelor,
Sufletul stătea
Şi mi se ruga :
— „Brade, brade,
Să-mi fii frate.
Intinde-ţi întinde,
Eu să le pot prinde,
Vârfurile tele,
Să trec peste ele.
Marea în cea parte,
Ce lumea-mi desparte....

* * *

Trebue să căutăm la fundul sufletului naţional, în stratul cel mai vechi, ca să mă exprim geologiceşte, unde sunt depozitate colindele. Aici se mai păstrează, ca fosilele din roci, credinţe şi datini azi uitate, ecouri istorice, prin faptul că aceste cântări, pe jumătate sacre, nu se alterează cu vremea ca celelalte cântece lumeşti.

Intr'un colind de logodnici, Maria stă cu alesul ei, Voinea, la umbra unui copac. Pe un prunduleţ de mare, sub soare răsare :

Leagăn mi-este leagăn
Leagăn de mătasă,
Leagăn de mireasă.
Da'n el cine şeade ?
(Maria) cosiţe 'mpleteşte
Pe mare priveşte,
Departe'mi zăreşte
O corăbioară,
Mică sprinteioară,
Neagră şi smolită,
De valuri bătută,
De maluri trântită...

In ea, Grecii aduc marfă „fir şi ibrişin, postav de cel bun". Strigă ei la Voinea, logodnicul fetei :

Ca să ne vorbească,
Să ne vămuiască.
Fir şi ibrişin,
Postav de cel bun;
Sculuri de mătasă,
Ca să-i coşi cămaşă,
Vama să şi-o ia,
Drumul să ne dea.

Intr'alt colind de fată mare :

Vine marea tulburată,
Dar pe mare ce s'arată ?
Un cerb mare care'nnoată.
In vârful corniţelor,
Purtând leagăn de mătase,
Şade Leana cu ochi negrii....

Un colind de viteaz flăcău începe astfel : „Colo cam pe lângă Mare, mare pulbere se'nalţă... Cine vine oare? O ceată de boieri, în frunte cu'n voinic călare. Zoresc spre-o cetate'n malul Mării, bătută de „Turcii de pe uscat şi Francii de pe Marea Neagră. Turcii să ia vadurile şi Francii corăbiile". De pe zid, strigă o fată : „Cine'n lume s'ar afla, cetatea s'o mântuie ?" Voinicul (cutare) se repede : ...„Cu paloşu zidu-mi tăia, cu suliţi turnuri surpa" [8]). A lui e şi fata eliberată.

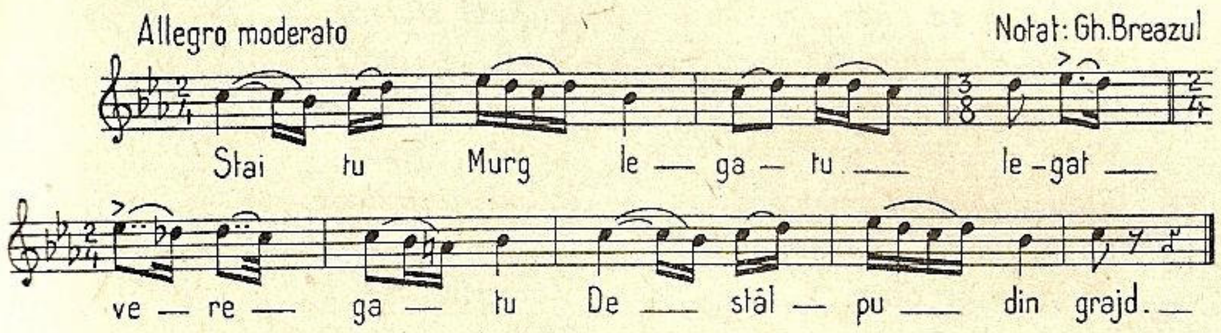
Cutare flăcău viteaz aude cum Marea se lăuda :

Cine 'n lume s'ar afla,
Să dea 'n mare ca o floare,
Să iasă 'n vad ca un brad,
Cu cioltarul neudat ?

[8]) T. Burada : O călătorie în Dobrogea (1882).

Cutare voinic luă sulița și paloșul, încălecă pe Murgul și împlinește voia mării.

Intr'alt colind, flăcăul vrea să vândă pe Murgul și cu banii prinși să facă nuntă. Se tângue calul :



MURGUL ȘI VOINICUL

1. Stai tu Murg legat-u
Legat veregat-u,
De stâlpu' din gard.
2. Dar cin' te-a legat-u ?
...Făt Frumos,
La grajd că mergea-ră,
3. Din gură-i grăia-ră :
— „Murgule, Murgule,
Mănâncă te'ngrașă,
4. Că vreau să te vânz-u,
Pe care de grâu,
Și pe buți de vin :
5. Teancuri de postav-u,
Postav roșior-u,
Căci vreau să mă 'nsor".
Murgul ce-i grăia ?
— „Stăpâne, stăpâne,
Chiar dacă m'ai vinde,
Dar adu-ți aminte
De când ne băteam
Intr'al Mării prund
Cu Turcii cu Francii.
Francii ne'nfrângeau
Turcii ne băteau,
In Mare ne băgau,
Mulți că se'nnecau,
Mulți cai, mulți voinici.
Tot cai hărăniți
Și toți potcoviți.
Eu nehărănit
Și nepotcovit.
Eu am înnotat,
Marea'n lung și'n lat.
D'asta-s vinovat,
Că m'am piedecat,
La mijloc de Mare,
De-o pană de mreană,
Mreană roșioară,
Pană gălbioară.
Eu că m'am silit,
La mal de-am ieșit
Și ce ți-am udat?
Talpa cismelor,
Vârf de buzdugan,
Poale de caftan.
La mal pe uscat,
Cu narea am suflat,
Toate le-am svântat;
Cu narea de foc,
Le-am svântat pe loc;
Cu narea de vânt,
Le-am uscat curând.
Și cum am putut,
Fală ți-am făcut
Și ție și mie ;
Ție de viteaz,
Mie de cal bun.
Drag stăpânul meu,
Dat de Dumnezeu,
M'ai mai ispitit,
La un mare zor,
In luna lui Cuptor,
Cu cincizeci voinici,
Să trecem înnot
Apa Mării Negre.
Toți s'au înnecat :
Mulți cai, mulți voinici.
Toți cai hărăniți
Și toți potcoviți,
Eu nehărănit
Și nepotcovit.
Ce sunt eu vinovat?
Că eu te-am scăpat
Și m'am poticnit,
Caftan ți-am stropit,
Caftan și cioltan,
Galben buzdugan.
La mal pe uscat,
Cu narea-am suflat,
Toate le-am svântat;
Cu narea de foc,
Le-am svântat pe loc;
Cu narea de vânt,
Le-am uscat curând.
Și cum am putut,
Fală ți-am făcut
Și ție și mie ;
Ție de viteaz,
Mie de cal bun..."

In colinde de preot, ni se vorbesc de bisericuțe din ostroave și din praguri de Mare. Intr'al Mării Negre prund, este-o mică bisericuță, unde ard nouă lumânări, slujesc nouă preoți cu nouă logofeți. Unul din ei

Afară că mi-și ieșia,
Și pe scară se suia,
Dar în toacă el nu da,
Nici clopotu' nu trăgea ;
Ci pe Mare se uita,
Și departe că-mi zărea
O neagră de corăbioară,
Ce iute la mal venea,
Cu malu se-alătura ;
Paru'n mal că-mi bătea,
Și schela că-mi arunca ;
Dar din ea cine-mi ieșia ?
Cuvios preot (cutare...).

Sfântul Nicolae este apărătorul pescarilor și-al marinarilor. Cică Sfântul Nicolae a fost corăbier și umbla pe apă și mai era și pescar. Icoana lui se vede în colibe pescărești, în luntri, în corăbii și pe vapoare. Pescarii drept credincioși duc la biserică de ziua Sfântului un crap mare gătit, pe care-l sfințește preotul și apoi mănâncă cu toții din el ca din anafură.

Cică odată Sfântul Nicolae — povestesc pescarii pravoslavnici — se înfățișe înaintea Domnului, ud de sus până jos.

— De ce ești ud, Sfinte ?

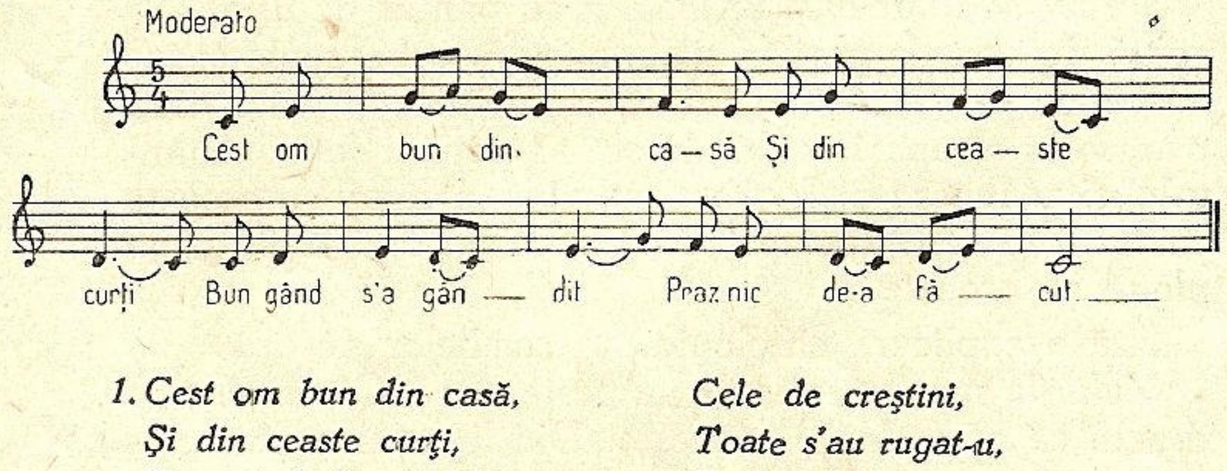
— Din pricina furtunii, Doamne. Era gata, gata să se'nnece o corabie. Cum am văzut-o, m'am aruncat în apă și am scăpat-o de primejdie, iar pe oamenii ei, dela moarte.

Dumnezeu l-a binecuvântat, sărutându-l pe frunte.

Iată un colind de Sfântul Nicolae : [9])

Sfântu' Domn Sfânt,
Bun gând s'a gândit,
D'un prânz a făcut.
Câți sfinți i-a poftit,
Toți că au venit ;
Sfinți de-ai cerului
Și de-ai raiului.
Numai Sân Nicolae,
Treabă și-a fi avut,
Că el n'a venit,
Că el a fost dus
Pe ape'n jos și'n sus.
Iar când venea,
Domnu-mi-l întreba :
— Unde-ai zăbovit ?
— Doamne-am zăbovit,
C'am îndireptat,
Două luntri pline,
Cu suflete bune ;
Luntri încărcate,
Cu suflete curate,
La mese-întinse,
Cu făclii aprinse ;
Două luntri grele,
Cu suflete rele,
La mese strânse,
Și la lumine stinse.

Alt colind : [10])



1. Cest om bun din casă,
Și din ceaste curți,
Bun gând s'a gândit-u,
Praznic de-a făcut-u.
Pe cine-a chiemat-u ?
Pe Sfântul Nicolae.
Dar el a fost dus-u,
Jos pe Mare'n sus-u,
La mijloc de Mare.
Nouă corăbioare;
Patru-s de creștini,
Patru-s de păgân;
Cele de creștini,
Toate s'au rugat-u,
Și s'au închinat-u,
La bun Dumnezeu-u.
Acele de păgâni,
Nici nu s'au rugat-u,
Nici s'au închinat-u,
La bun Dumnezeu-u.
Sfântul Nicolae,
Toiagul lua-re,
Corăbii spărgea-re,
Și le scufunda-re.

(Va urma)

9) T. Pamfile : Sărbătorile de toamnă.
10) Sabin Drăgoi : 303 colinde.

In 21 de minute

de Otto Philipp Häfner

Ziua de 10 Decemvrie 1941 va rămâne o dată memorabilă în istoria războielor navale. In această zi, avioanele japoneze au scufundat lângă coasta orientală a Malaeziei, în dreptul portului Kuantan, două vase de linie britanice: „Prince of Wales" şi „Repulse", decapitând prin această lovitură unică flota orientală britanică, înfiinţată de curând.

In ziua de Luni, 8 Decemvrie, pe la ora unu când a izbucnit războiul din Extremul Orient, flota orientală britanică se găsea în portul de război Singapore. Cu opt zile înainte sosise dela Capetown cel mai modern vas de linie englez, „Prince of Wales".

Amiralul Philipps s'a hotărât încă în timpul zilei de Luni să plece în larg. El dispunea de o unitate puternică: vasele de linie „Prince of Wales" şi „Repulse", crucişetoare grele şi uşoare şi distrugătoare.

Obiectivul militar: distrugerea cât mai multor vase de transport japoneze la coasta orientală a Malaeziei şi a Tailandei de Sud şi să atingă astfel în germen încercările de debarcare japoneze.

Pe drum.

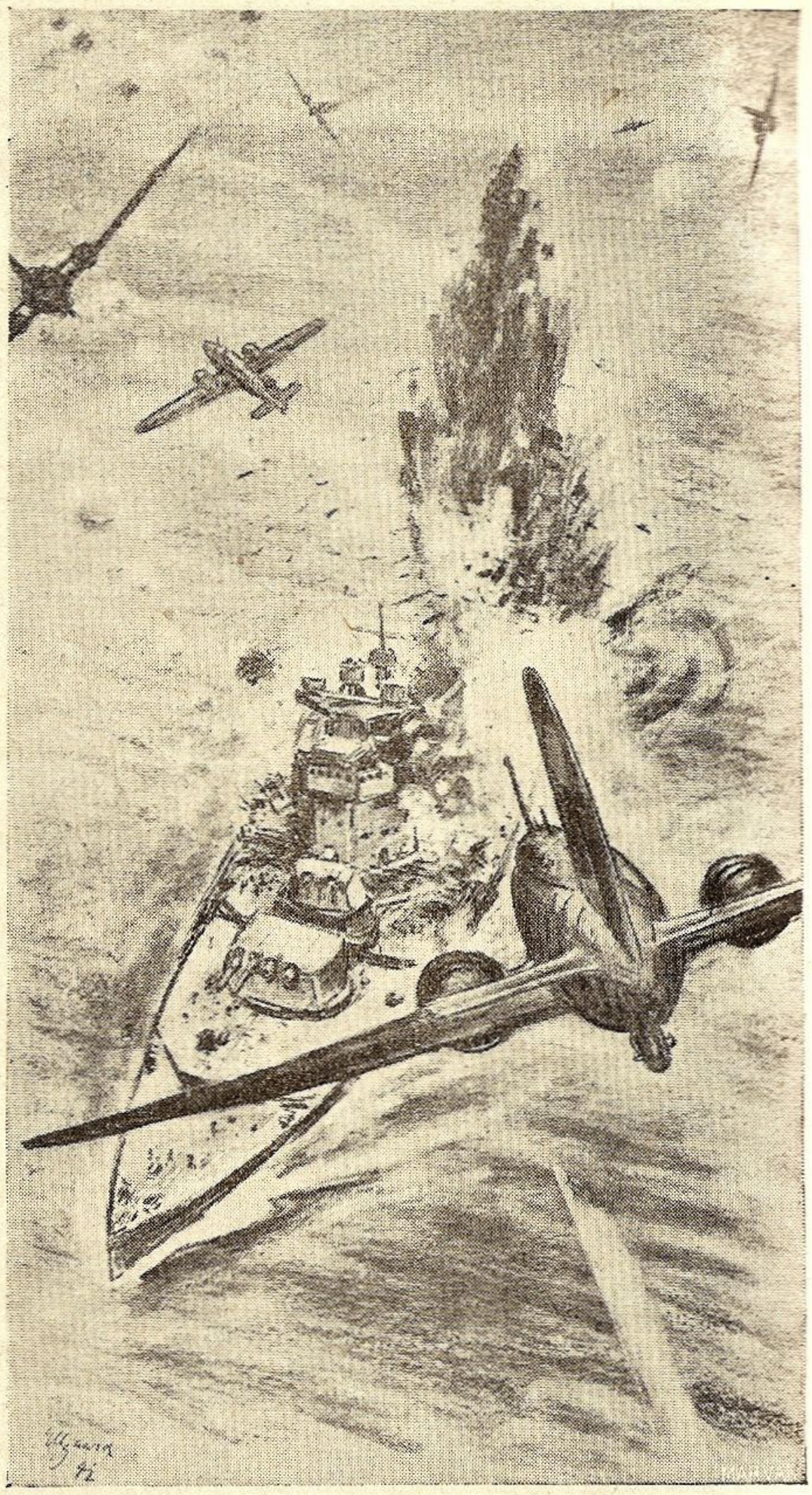
In seara zilei de Luni, 8 Decemvrie, unitatea a pornit spre Est, apoi şi-a schimbat drumul spre Nord-Est şi spre Nord-Vest, pentru a apare cu totul surprinzător în Golful Siamului.

In timpul nopţii de 9—10 Decemvrie flota şi-a schimbat drumul spre Sud, pentru a ajunge la portul de bază.

In zorii zilei de 10 Decemvrie, flota se găsea în drum spre Sud, îndreptându-se spre Singapore. Vizibilitatea era bună. „Prince of Walles" şi „Repulse" mergeau la o distanţă de mai multe mile între ele, însoţite numai de un singur distrugător, pentru a putea manevra mai uşor şi pentru a nu desvolta atât de mult fum. Celelalte vase au fost detaşate, probabil pentru a induce în eroare pe Japonezi.

Primul atac.

Dimineaţa pe la ora 9,30 cele două vase de linie au fost observate de un submarin japonez şi cam în acelaşi timp de avionul de recunoaştere al unui vas portavioane. Aviaţia japoneză a intrat în acţiune imediat. Bătălia a început, fără a se cunoaşte ora exactă. Avionul de comandament se repezi cel dintâi din nori, pregătindu-se să torpileze vasul de linie „Prince of Wales", în timp ce celelalte avioane din escadră au intrat în formaţie de atac. Vasul „Prince of Wales" a deschis focul asupra avionului ce sbura singur. După comandantul escadrei au urmat la scurtă distanţă cinci alte avioane torpiloare. care se îndreptau la o înălţime mică spre „Prince of Wales" şi care atraseră asupra lor focul întreg din cele 84 de tunuri antiaeriene de pe cele două vase de linie (dintre care 48 se aflau pe „Prince of Wales"). Drama emoţionantă începuse. Dar în timp ce cele 5 avioane se pregăteau tocmai să plece, asupra ambelor vase de linie căzu o ploaie de bombe dela o înăltime de 5000 de metri. Vasul „Repulse" fu lovit în plin pe puntea de aviaţie, bomba pătrunzând până la puntea intermediară



Vasul „Prince of Walles" luptă zadarnic împotriva avioanelor de bombardament japoneze. Un aerotorpilor japonez trece pe deasupra pupei dlstruse. Torpila lansată se îndreaptă vertiginos spre puntea pustiită a vasului pe care o va face bucăţi în câteva secunde.

şi provocând un incendiu violent. Nu este sigur dacă şi „Prince of Wales" a fost atins. Totuşi s'au scos din luptă tunuri de apărare antiaeriană şi s'a împiedecat în urmă apărarea concentrată. Englezii şi-au dat seama mai târziu că au căzut victime unei stratageme. In timp ce îşi îndreptau atenţia spre avioanele dela mică înălţime, a avut loc primul atac eficace dela mare înălţime.

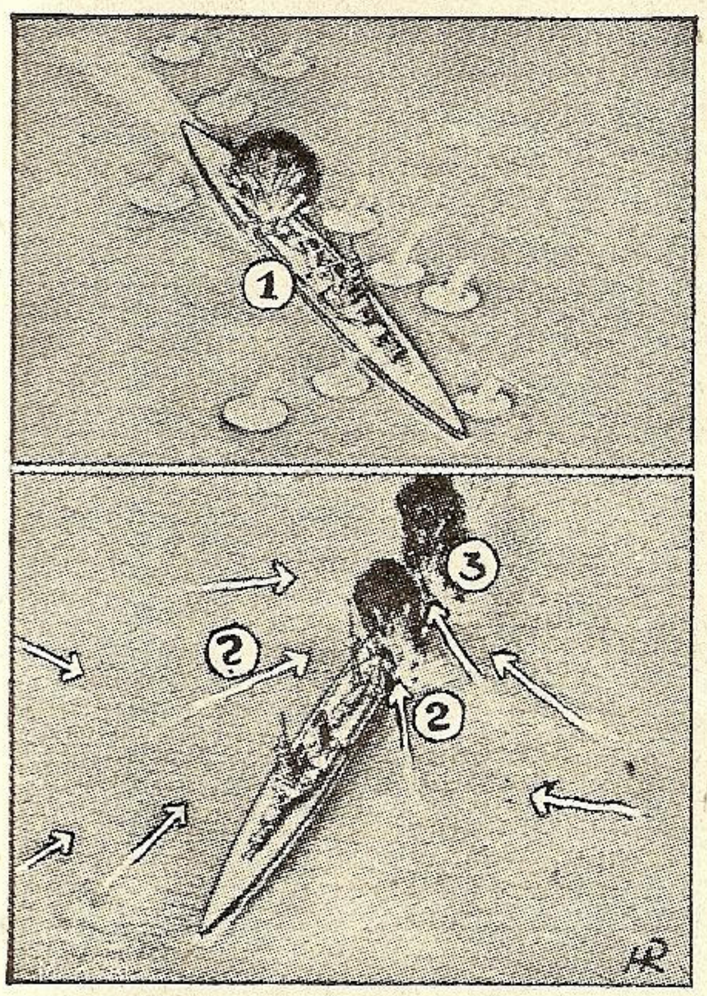
Ora 12.10.

In curând răsunară noi semnale de alarmă, căci se apropiau acum, de astădată din faţă, alte nouă avioane torpiloare. Tunurile ce erau încă îndreptate spre Sud, au trebuit întoarse înainte. Atacul s'a îndreptat mai ales împotriva vasului „Prince of Wales". Japonezii se apropiară atât de mult încât torpilele abia putură să se angajeze în direcţia voită şi la o adâncime suficientă, în orice caz atât de aproape încât la plecare aviatorii putură să recunoască feţele marinarilor englezi şi şepcile lor albe. Pe la ora 12.10, vasul de linie „Prince of Wales" a fost atins la pupă de o torpilă lansată în babord

de comandantul escadrei care a atacat cel dintâi. A izbucnit o coloană uriaşă de apă şi fum, după descrierile inamicului şi ale japonezilor, asemenea unei mari ciuperci, de pe puntea din spate. Tunurile dela pupa au fost scoase din acţiune, iar „Prince of Wales" prin această singură torpilă a devenit incapabil de manevră. In acest moment, tocmai când se termina cel de al doilea atac de avioane torpiloare, se repetă atacul de bombardament dela mare înălţime. Nu se ştie precis dacă bombele au lovit vasele. In orice caz este probabil că pe ambele vase au fost pierderi de guri de foc şi efective.

Ora 12.20.

Un al treilea val de avioane torpiloare japoneze se repezi fără pauză, de astădată venind dintr'un semicerc, asupra vasului de linie „Prince of Wales", „Repulse"



Vasul „Repulse" a fost atins grav de o bombă în prima ploae de bombe a escadrilelor de bombardament japoneze de mare altitudine. Lovitura a pătruns prin puntea de aviaţie în puntea intermediară, provocînd un incendiu şi scoţând din luptă multe tunuri anti-aeriene. Un atac al avioanelor torpiloare japoneze a avut ca rezultat mai târziu o lovitură la babord înapoi (2). O altă lovitură a urmat imediat la pupă (3). Probabil s'a mai obţinut încă o lovitură de torpilă.

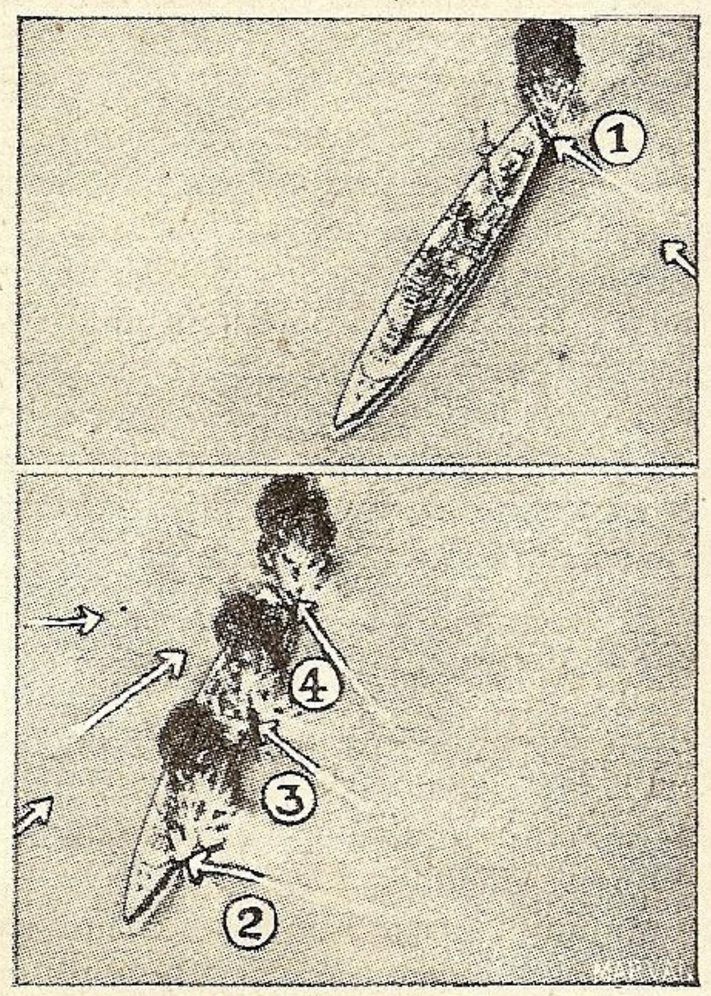
încercă să sprijine pe „Prince of Wales" trăgând din toate ţevile. „Prince of Wales" era incapabil de rezistenţă şi se aplecase cu 10 grade înspre stânga. La 12.20, „Prince of Wales" a fost sguduit de alte trei torpile lansate la intervale scurte: cea dintâi a lovit înainte, cea de a doua la mijloc, iar cea de a treia în spate. Vasul se aplecă şi mai mult spre babord şi continuă să se scufunde cu partea dinapoi. Primele grupuri mici săriră în apă. Când catastrofa ajunse la punctul acesta, se deslănţui din toate părţile atacul final asupra lui „Repulse". Prima torpilă lovi la babord pupa. O a doua torpilă despică în aceeaşi parte pupa. Probabil a lovit imediat şi o a treia torpilă.

„Repulse" se scufundă.

Vasul „Repulse" s'a scufundat cel dintâi. După ce se înclinase mult spre babord, el se scufundă prin câteva smucituri. Vasul se înclină în curând 45 grade într'o parte, iar marinarii alunecară de-a-lungul bordajului în mare. Mai târziu când pupa se înălţă drept, oamenii alergară pe puntea alunecoasă în jos. Pentru o clipă, vasul „Repulse" stătu perpendicular pe suprafaţa mării, cu pupa în aer. La ora 12.29 vasul se scufundă învârtindu-se. La locurile de luptă au rămas morţi şi răniţi. Mulţi membri ai echipajului au fost atraşi în vâltoare şi dispărură în apă.

„Prince of Wales" se scufundă.

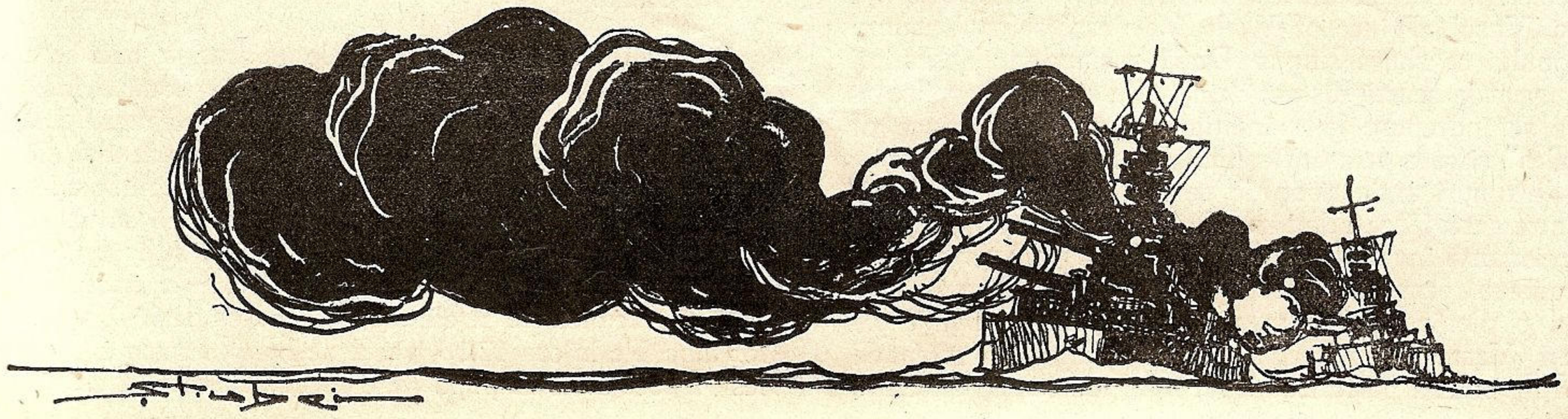
„Prince of Wales" se scufundă mai încet. El se aplecă cu totul spre babord, se răsturnă apoi şi pluti astfel încă o vreme, chila vopsită în roşu devenind vizibilă. In



Cuirasatul „Prince of Wales" a fost lovit atât de grav la pupă (1) încă de la cel de al doilea atac aerian al Japonezilor, încât el nu mai putea manevra şi nu se mai putea folosi de tunurile de la pupă. O serie de trei torpile a lovit în faţă (2), la mijloc (3) şi la spate şi a scufundat tot mai mult vasul, până când acesta s'a răsturnat şi n'a mai plutit decât scurt timp şi cu chila în sus. Cu toate că „Prince of Wales" a fost atins înaintea lui „Repulse", el s'a scufundat după acest vas.

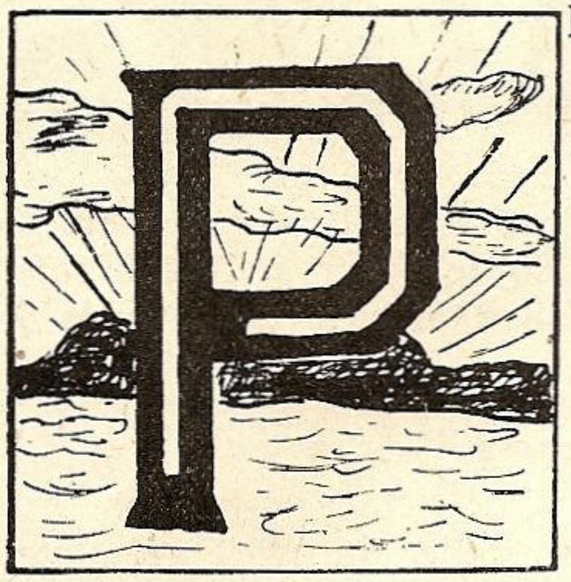
sfârşit dispăru şi el în valuri, după ce „s'a mai scuturat odată, ca un animal rănit". Amiralul Philipps şi căpitanul Leach au fost văzuţi pentru ultima oară în momentul în care au sărit în apă de pe puntea de comandă. „Prince of Wales" a fost îngropat de valuri la ora 12.50 (ora Singaporelui) adică cu 21 de minute după „Repulse". Distrugătorul a pescuit pe supravieţuitori. Alte distrugătoare au venit cu multe ore mai târziu.

Avioanele engleze sosiră la locul bătăliei după ce totul era prea târziu. Tonajul de 57.000 tone vase de război pe care urmau ele să-l apere, cu o artilerie compusă din 16 tunuri foarte grele, 28 tunuri mijlocii şi 84 tunuri antiaeriene grele şi uşoare, a fost scufundat de 40, până la cel mult 60 de avioane japoneze. Preţul acestei victorii a fost derizoriu. După comunicatele japoneze, japonezii au pierdut trei avioane, după relatările engleze, şapte.



DOI ANI DE RAZBOI PE MARE

de Cpt. GH. COSTEA



PRIMUL an de războiu a obținut pentru comandamentul german :

— ambele poziții hotărîtoare de flanc din Nordul și Sudul insulelor britanice,

— Canalul Mânecii și Atlanticul erau liber accesibile,

— flota franceză era scoasă din luptă,

— Italia despresurată.

Marea Baltică stătea liberă la dispoziția flotei germane, cu Uniunea Sovietică existau relații bune. Strategia britanică, față de neeficacitatea blocadei, trebui să caute noi planuri „de extinderea războiului", după cum fură declarate de Chamberlain — Churchill, expediția nefericită din Norvegia și trimiterea de trupe în orientul apropiat.

Pe mare, Anglia suferi pierderi însemnate, porturile și orașele industriale fură rău sguduite de războiul aerian german, apele sale deveniră periculoase din cauza minelor, aprovizionarea țării suferea.

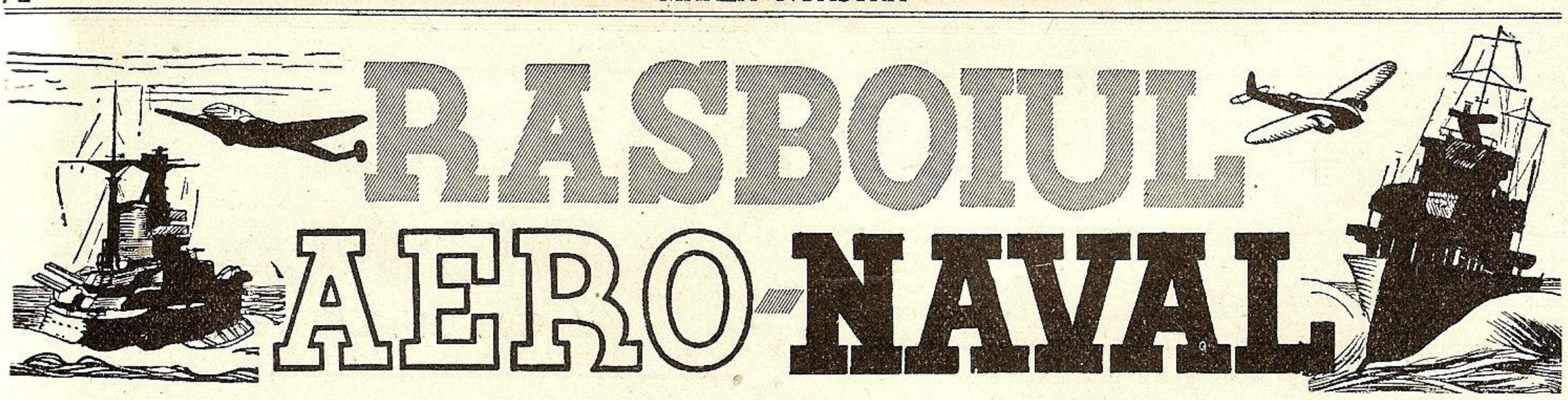
Sub denumirea de „noul program" al celui de al doilea an de război s'a înțeles de către englezi un război de turburarea coastei inamice, a punctelor sale de sprijin și o ofensivă în Nordul Africei. Ofensiva fu concepută pe baza ajutorului trupelor coloniale, atragerea armatei Siriene și ocuparea Egiptului. Această parte a planului de război, conduse, după un început victorios în Nordul Africei, la pierderea bătăliei Libiei, apoi la înfrângerea din Grecia și Creta și se termină cu o serioasă înrăutățire a situației în Mediterana orientală întovărășită cu pierderi de nave de luptă, după cum s'a petrecut la Dunkerque și în Norvegia. Ca succes nu rămase decât cucerirea Somaliei italiene, lipsită de interes strategic și a unei părți din Abisinia. In restul timpului se continuară transporturile de aprovizionarea unităților de luptă din Mediterana, atacul transporturilor inamice și anume cele italo-germane spre Libia și cele engleze dela Gibraltar spre Est sau dela Alexandria la Tobruk pentru aprovizionarea garnizoanei britanice încercuite de acolo. După eșuarea planului din Balcani, încercările engleze se îndreptară spre alcătuirea unui front în Asia Mică. Urmă ocuparea prin forță a Irakului, apoi a Siriei de sub mandat francez și în sfârșit atacul asupra Iranului în legătură cu armata sovietică din Caucaz. Prin aceste operațiuni Anglia a realizat doritul front de protecție pentru Canalul de Suez și Orientul apropiat, totodată a câștigat o poziție dominantă asupra regiunii arabe și a format o ruptură în lanțul blocadei, ce trece prin Afganistan spre Orient .Toate izvoarele de petrol din Asia Mică, Iran și din Caucaz sunt în mâinile englezilor.

Aceste succese îndepărtate ale comandamentului inamic constitue din punct de vedere al strategiei navale lupta pentru insula britanică și aprovizionarea ei, cu pierderi serioase totuși.

„Bătălia din Atlantic" produse alte pierderi, nu numai prin acțiunea sporită a submarinelor, ci și prin acțiunea forțelor de suprafață germane precum și prin concursul plin de succes al aviației germane. Suma totală a tonajului de mare scufundat a atins încă dela sfârșitul lunei Octombrie 1940, cifra de 7.162.000 tone și s'a urcat până la 12.3.1941 la 9,2 milioane, la sfârșitul lui Iunie 1941, 12,4 milioane tone din un tonaj global apreciat de 26-27 milioane tone, cuprinzând toate navele britanice, neutre și cele capturate, pe cele noi construite dela începutul războiului și cele rechiziționate pentru marină. Scufundările ce au urmat ridicară cifra la peste 13 milioane tone. In aceste cifre nu intră pierderile prin mine, avarii sau naufragii. Comitetul englez de încercări ce s'a constituit pe motivul periculoasei scăderi a tonajului, stabili o „periculoasă neglijență" și „o neliniștitoare întârziere" a șantierelor de reparații britanice. „Times" caracterizează problema tonajului navelor ca „nedurabilă" și navele ce s'au construit în ultimul timp sunt decretate de raportul acelui comitet „cu o viteză care chiar în timpurile normale ale velierelor era considerată prea mică". Cu toate comunicatele camuflate asupra pierderilor care fură oprite cu desăvârșire din Iulie a. c., ministrul marinei americane Knox constată că se scufundă de 3 ori mai mult decât Anglia poate construi și de 2 ori mai mult decât pot produce șantierele anglo-americane la un loc. Pierderile datorite submarinelor ating în Septembrie 1940 cu 639.000 tone un maximum și se mențin dela Februarie 1941 între 300.000 și peste 400.000 lunar. In Iulie au fost scufundate de submarine 242.130 tone. O caracteristică specială a acestui război pe mare contra comerțului fu participarea și succesul forțelor de suprafață în a căror socoteală cade — dela Octombrie 1940 până la finele Iulie a. c. — impresionanta cifră de 1.5 milioane tone nave scufundate. Vedetele rapide în Canalul Mânecii, crucișetoare, crucișetoare auxiliare, nave de bătălie își împart succesul. Crucișetorul auxiliar „Pinguin" se pierdu în Oceanul Indian după ce scufundă aproape 200.000 tone.

Flota britanică de război după pierderile din apele Norvegiei și cele dela Dunckerque, suferi în Marea Egee o a treia înfrângere grea soldată cu pierderea a 12 crucișetoare, 12 distrugătoare, 7 vedete rapide, 6 submarine și alte 9 vase, pe lângă avarierea a 4 nave de linie, 2 port-avioane și multe alte nave de luptă. Nava de linie „Bismark" scufundă pe cea mai mare navă de linie „Hood" și fu la rândul său scufundată de puternice formațiuni inamice la 26 Mai a. c. luptând până la urmă. Alte pierderi s'au produs în marina germană și în flota italiană aliată, pierderi ce nu suferă comparație cu cele ale inamicului. Introducerea în luptă a unor forțe mici contra forțelor navale ruse în Marea Baltică respinse pe inamic în apărare, această mare rămânând complect în stăpânirea germană pentru circulație și nevoi de aprovizionare.

Regulile războiului pe mare, care fură disprețuite și renegate în punctele principale de Anglia chiar dela începutul acestui război, continuară să decadă. Acestei



RĂSBOIUL AERO-NAVAL

15 FEBRUARIE 1942 — 15 APRILIE 1942

SUBMARINELE

Activitatea submarinelor, în strânsă colaborare cu aviația, a continuat cu aceiași îndârjire, urmărind convoaele nu numai în drumul spre Europa, dar chiar în vecinătatea porturilor americane de plecare. Media lunară a navelor scufundate a fost de 500.000 tone.

La 17 Februarie submarine germane au pătruns în Marea Caraibelor, scufundând nouă vase petrolifere și bombardând rafinăriile, iar la 21 Februarie 2 vapoare la West de Trinidad.

In Mediterana un submarin german a atacat în fața Alexandriei o forță navală britanică, avariind grav două unități.

AVIAȚIA

Cu toată vremea rea, a fost foarte activă, atât în descoperirea și bombardarea convoaelor, cât și a diferitelor localități. Pe frontul de West a continuat atacul porturilor engleze, în Africa a pozițiilor britanice. Malta, nodul comunicațiilor mediterane, a fost aproape zilnic ținta unor înverșunate atacuri.

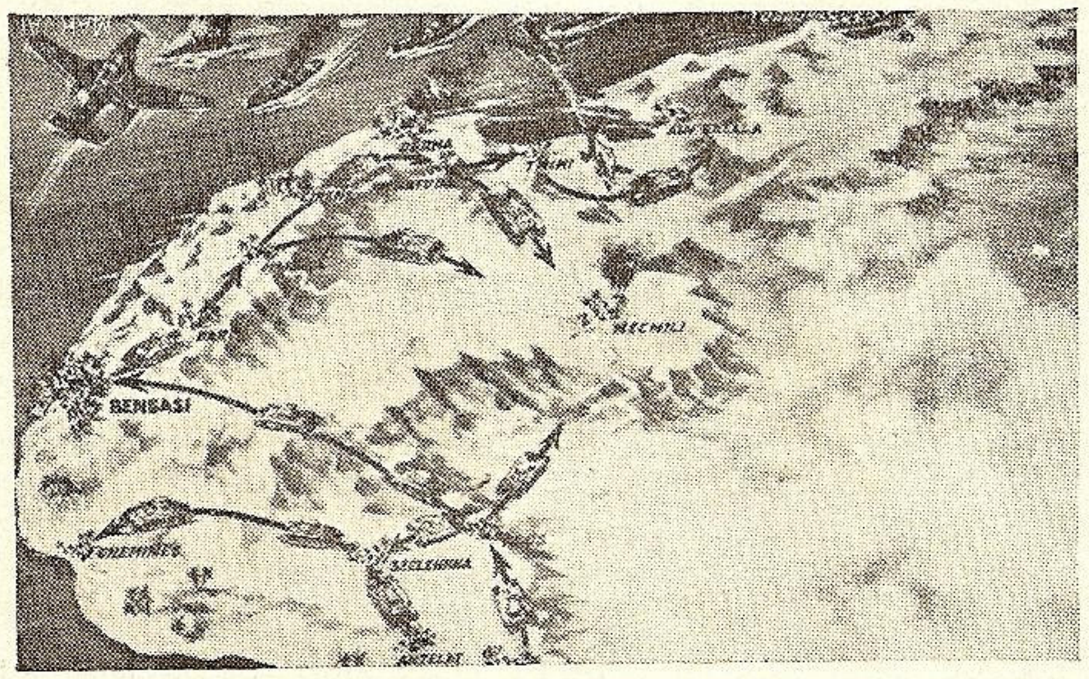
La 3 Martie, imediat după eclipsa de lună, aviația germană a bombardat obiective militare din canalul de Suez, aerodromul El Kabrit, Port-Said și Tauta.

La 4 Martie aviația engleză a bombardat împrejurimile Parisului, distrugând 200 de clădiri și făcând sute de victime omenești. Al doilea atac a avut loc la 9 Martie.

AFRICA

Atacuri repetate deoparte și de alta, fără rezultate vizibile. Pe Mediterana un convoi brtanic a fost urmărit și atacat între 13—15 Februarie, avioanele axei reușind să scufunde 7 vapoare, un distrugător, avariind alte 8 vapoare, 5 crucișetoare și 2 distrugătoare; la 23 Februarie în Mediterana Orientală, un alt convoi a fost atacat și risipit cu pierderi.

La 9 Martie alt convoi puternic escortat a fost atacat de aviația și flota italiană în drum dela Alexandria la



Teatrul de luptă african.

Malta. Au fost scufundate 2 vase de război și grav avariate 6 crucișetoare și 6 distrugătoare.

LUPTE NAVALE ȘI DE COASTĂ

La 28 Martie, Englezii, spre a crea un nou front la Apus, au încercat să debarce la St. Nazaire și să distrugă poarta portului, prin explodarea unui vas încărcat cu ciment. Incercarea nu a reușit, mai multe vase mici au fost scufundate, iar trupele cari reușiseră să pună piciorul pe uscat, au fost nimicite sau capturate.

FRONTUL DE RĂSĂRIT

16 Februarie. La centru o formație inamică încercuită a fost distrusă.

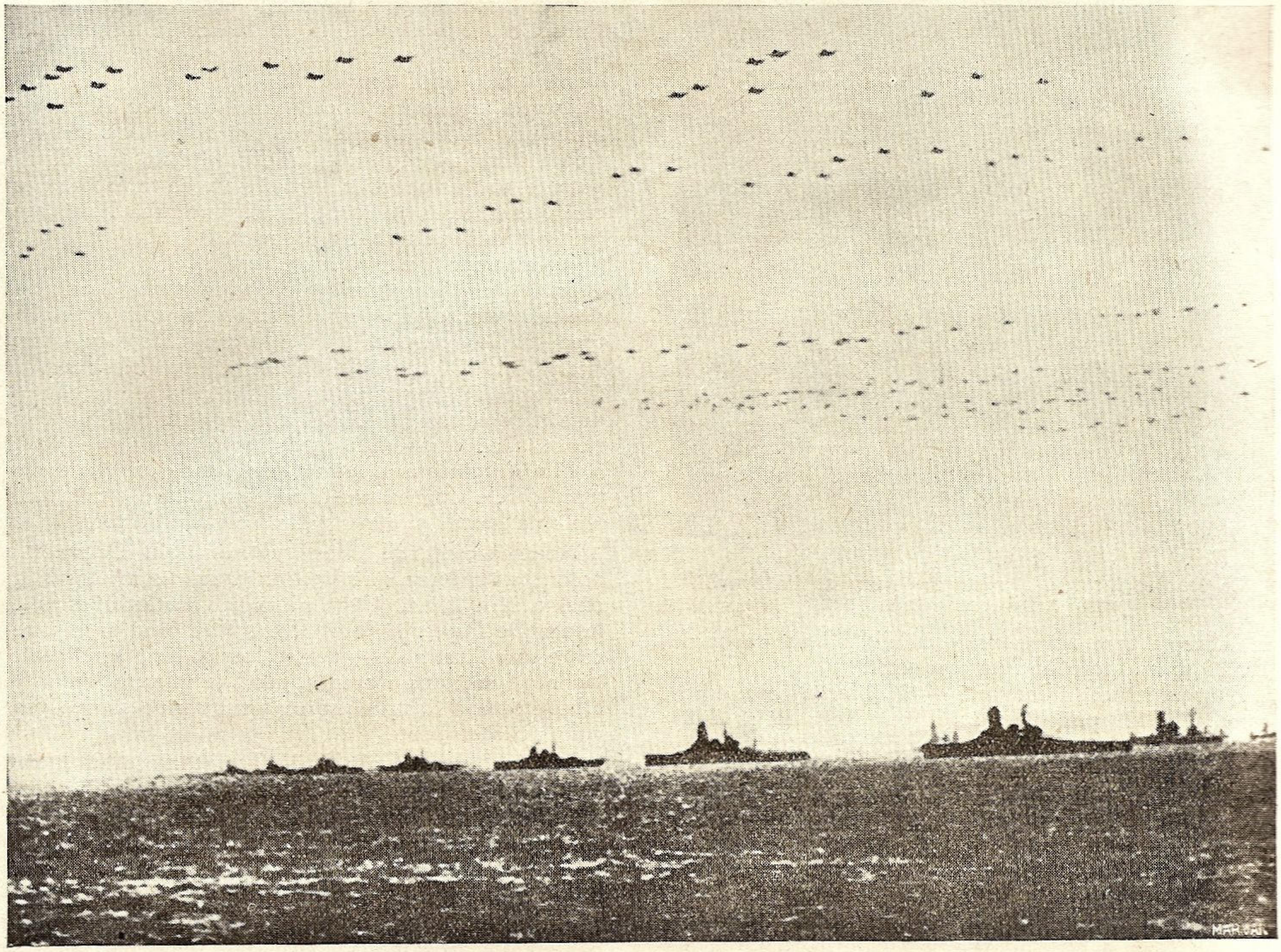
17 Februarie. La Sud-Est de Wiasma au fost respinse cu mari pierderi pentru inamic atacuri înverșunate, cari s'au soldat cu mii de prizonieri sovietici și bogat material capturat.

---

decăderi îi aparțin și numeroasele atacuri contra vaselor de salvare și josnicul „semnal internațional" introdus de Anglia: „nu se ridică bărcile, ci se împușcă". Serviciul american de patrulare pentru protecția drumurilor engleze a fost denumit de amiralul american Pratt ca: „noua desvoltare a dreptului maritim în războiul total modern", iar de marele amiral Raeder: „provocări de război publice". Statele-Unite continuă pe față amestecul său prin nevalabila convenție asupra „apărării Groenlandei", ocuparea Islandei si pregătirea aerodromurilor și debarcaderelor în Irlanda de Nord. Amenințării Azorelor și a altor insule i se răspunse de Portugalia prin trimiterea de întăriri la punctele amenințate iar de Spania prin discursul tăios al generalului Franco.

Hotărîrea acestui război depinde de rezultatul bătăliei din Atlantic și din combaterea cu succes a blocadei, prin lărgirea bazelor de aprovizionare. Războiul din Est este pe cale de a îndeplini această ultimă cerință. Apropierea bolșevismului de Anglia a întărit solidaritatea Europei. Din această poziție dominantă din care Anglia cu excepția Gibraltarului a fost eliminată, va fi condusă bătălia finală cu toate armele.

Din „Marine Rundschau"



Flota navală şi aeriană japoneză plecând în întâmpinarea inamicului.

18 Februarie. Alte unităţi sovietice au fost încercuite şi nimicite.

19 Februarie. Intr'o desăvârşită cooperare, trupe germane şi române au răsturnat pe inamic, ocupând importante poziţii. *D. General Lascar Mihail a fost citat prin ordin de zi pe armată, pentru succesele obţinute în Crimeea.*

20—21 Februarie. In sectorul central, după lupte de săptămâni, s'a încheiat nimicirea forţelor sovietice încercuite cu 5000 prizonieri, 27.000 morţi, 187 care şi 615 tunuri capturate.

22—26 Februarie. Repetatele atacuri bolşevice au avut acelaşi rezultat : respinse cu pierderi grele.

27 Februarie. In Crimeea forţele germano-române au respins atacuri îndreptate contra frontului din jurul Sebastopolului şi a Kerciului, iar la Est de Harkov s'a trecut la atac.

1 Martie. Trupele germane au trecut pe ghiaţă Marea de Azov, ocupând puncte din partea de Sud.

2 Martie. In strâmtoarea Kerci a fost scufundat un vas de transport. Aviaţia a distrus uzinele Voroneţ.

3—6 Martie. Moscova şi Sebastopol violent bombardate.

7—19 Martie. Neîncetatele atacuri bolşevice la centru, pe Doneţ şi în strâmtoarea Kerci au fost respinse cu numeroase pierderi.

20 Martie. Regimentul 33 Infanterie a fost citat prin ordin de zi pe armată, pentru vitejie, — drapelul decorându-se cu ordinul „Mihai Viteazul". Un mare vas petrolier a fost scufundat la Sebastopol.

21 Martie. Avioanele au scufundat la Sebastopol un vas de transport şi avariat grav un petrolier. Şantiere navale, uzina electrică şi rezervoarele de benzină au avut de asemenea mult de suferit.

22 Martie. După respingerea atacurilor bolşevice dela Kerci, aviaţia a trecut la atacul instalaţiilor portuare. Vase de război sovietice au deschis focul contra poziţiilor de coastă din Sudul Crimeei, dar au fost silite să se retragă.

Atacurile înverşunate dela Răsărit de Harkov, de Taganrog, de Ilmen, respinse cu mari pierderi.

23 Martie. Au fost citate prin ordin de zi pe armată o brigadă de cavalerie şi detaşamentul Colonel Korne, pentrucă prin marşuri forţate au surprins şi aruncat în mare trupele ruseşti debarcate la Feodosia. Deasemenea au fost citate trei batalioane de vânători de munte.

24—25 Martie. In regiunea Donetului trupele româno-germane au câştigat teren. La Sebastopol aviaţia a mai scufundat un vas de 5000 tone, iar pe coasta caucaziană au fost lovite trei submarine.

Odată cu ivirea zilelor fără noapte, aviaţia germană a început atacul regiunii Murmansk, incendiind vapoare şi instalaţii portuare.

26—31 Martie. Continuă respingerea atacurilor bolşevice. Distrugătoare germane au atacat un convoi ce

Cu privirea încordată, la cârmă, pe un vas din convoi.

se îndrepta spre Murmansk, scufundând un vapor de 10.000 tone şi torpilând un crucişetor.

Bilanţul iernei (1 Ianuarie — 31 Martie) este edificator : 104.129 prizonieri, 2.167 care de asalt şi 2.529 tunuri capturate, — fără a mai vorbi de morţi.

1—7 Aprilie. Pe măsură ce furia atacurilor bolşevice, respinse tot timpul iernei, se potoleşte, — încep atacurile germane, cu înaintări simţitoare. Pe coasta Caucazului a fost scufundat un vas petrolier.

8 Aprilie. In regiunea Donetului trupele sovietice au fost respinse dincolo de un râu.

9 Aprilie. Aviaţia a atacat porturile de pe coasta caucaziană.

10 Aprilie. Pe lângă obişnuitele respingeri de atacuri, la Wolcow un grup sovietic a fost încercuit şi nimicit.

11—15 Aprilie. Aceleaşi operaţiuni.

Un vas românesc a fost citat pe marină pentru că a dat la fund un submarin în ziua de 5 Aprilie, Sf. Paşti.

14 Aprilie. In sectorul central au fost cucerite mai multe localităţi. La Nord supmarine germane au nimicit un convoi în drum spre Murmansk.

15 Aprilie. Din cauza apelor mari operaţiunile stagnează. La Nord, între Ladoga şi Onega bolşevicii au lăsat pe teren 12.000 de morţi.

In rezumat, cu toată iarna grea, trupele germano-române nu numai că au respins toate atacurile, dar în unele puncte s'au format pungi cari au fost nimicite, iar în altele s'a câştigat teren. *Armata şi Marina noastră s'au încununat de glorie.*

OCEANUL PACIFIC

Pe uscat, după ocuparea Thailandului, trupele japoneze au continuat înaintarea în Birmania, unde trupele anglo-chineze se retrag. La 9 Martie portul-cetate Rangoon a căzut.

Paralel cu înaintarea pe uscat, s'a lărgit spaţiul maritim prin debarcări în insulele dintre Malaca şi Australia.

S'a început cu *Sumatra* care a capitulat la 9 Aprilie. Apoi la 20 Februarie au debarcat în insula *Bali,* la 1 Martie în *Iava,* care la 9 Martie a capitulat fără condiţii. Numărul prizonierilor se ridică la 82.618, al carelor de luptă capturate la 1.177 şi al tunurilor la 940. La 20 Februarie Japonezii au debarcat în insula *Timor,* la 11 Martie în *Noua Guinee,* la 24 Martie în insula *Buka* din arhipelagul Solomon, la 25 Martie în insulele *Andamane* din golful Bengal.

Aviaţia japoneză a trecut la bombardarea Australiei, începând cu Port-Darwin, cea mai mare bază aero-navală australiană, scufundând un crucişetor, două distrugătoare, un vas petrolier şi nouă vase de transport, precum şi numeroase avioane. După cucerirea Iavei, asemenea bombardamente s'au repetat.

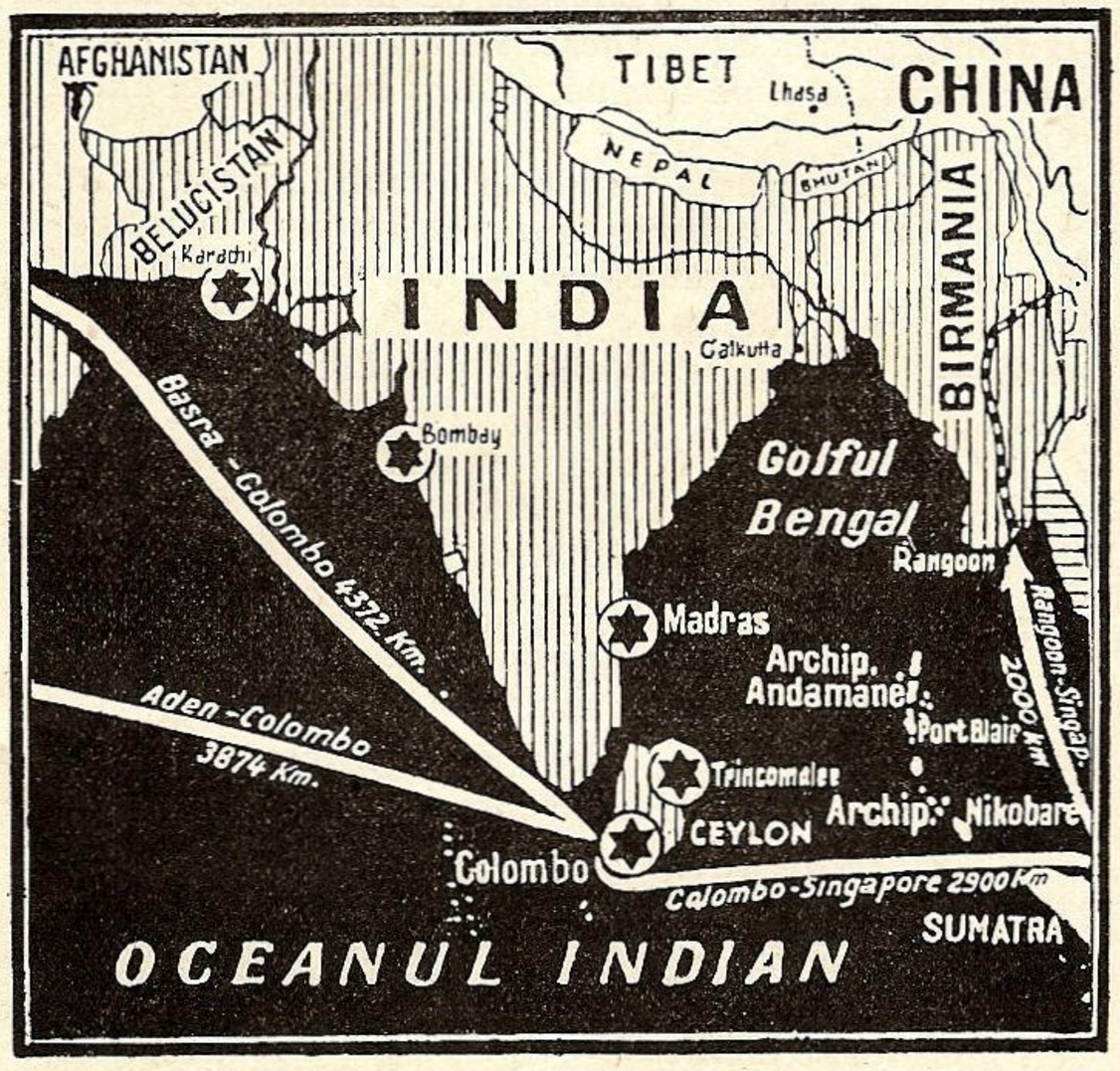
Au avut loc şi câteva lupte navale.

Astfel la 27 Februarie o formaţiune aliată compusă din crucişetoarele *Hobart* şi *Perth* (Australia) de 6.980 tone, *Exeter* (englez) de 8.390 tone, *Houston* (american) de 9.000 tone, *De Ruyter* şi *Java* (olandeze) de 6.450 şi 6.670 tone, însoţite de 8 distrugătoare şi comandate de amiralul Doormon, s'au întâlnit cu forţe inferioare japoneze, — două crucişetoare tip *Nata* de 10.000 şi 13 distrugătoare. După un scurt atac de artilerie, distrugătoarele japoneze au pornit la torpilare, scoţând din luptă pe *Exeter* şi dând la fund un distrugător.

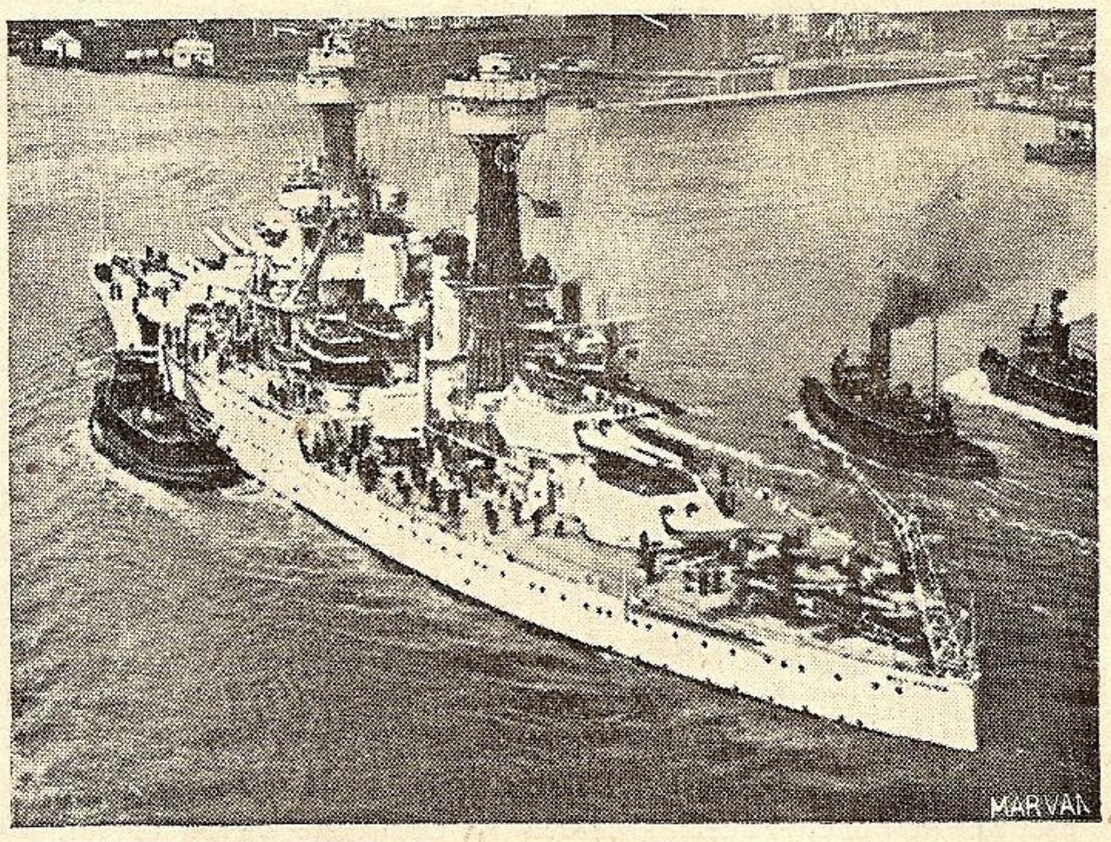
Noaptea contactul a fost rupt. Amiralul Doormon a ordonat retragerea spre Iava. In drum distrugătorul *Jupiter* a sărit în aer. Când s'a reluat contactul, au sărit în aer *De Ruyter* şi *Java.* Restul încercând să se strecoare spre Australia, — dar au fost pe rând scufundate, japonezii deţinând marea şi aerul javanez. Bilanţul : 6 crucişetoare, 9 distrugătoare, 7 submarine şi alte vase mai mici scufundate.

Altă luptă aeronavală s'a desfăşurat în oceanul Indian la 9 Aprilie, soldându-se cu scufundarea vasului port-avioane britanic *Hermes* de 10.850 tone, 2 crucişetoare de 9.000 şi de 7.750 tone, un distrugător, 46 avioane şi alte 6 vapoare. Japonezii nu au avut nici o pierdere de nave, ci numai 10 avioane.

Făcând bilanţul naval, dela începutul războiului şi până la 7 Martie, marina japoneză a scufundat 114 vase de război, a avariat 53 şi a capturat 4. Printre acestea se numără 5 cuirasate americane şi 2 engleze, 3 vase port-avioane americane, 8 distrugătoare americane, 10 engleze şi 4 olandeze. Avariate 4 cuirasate, 8 crucişetoare.



India şi Birmania.



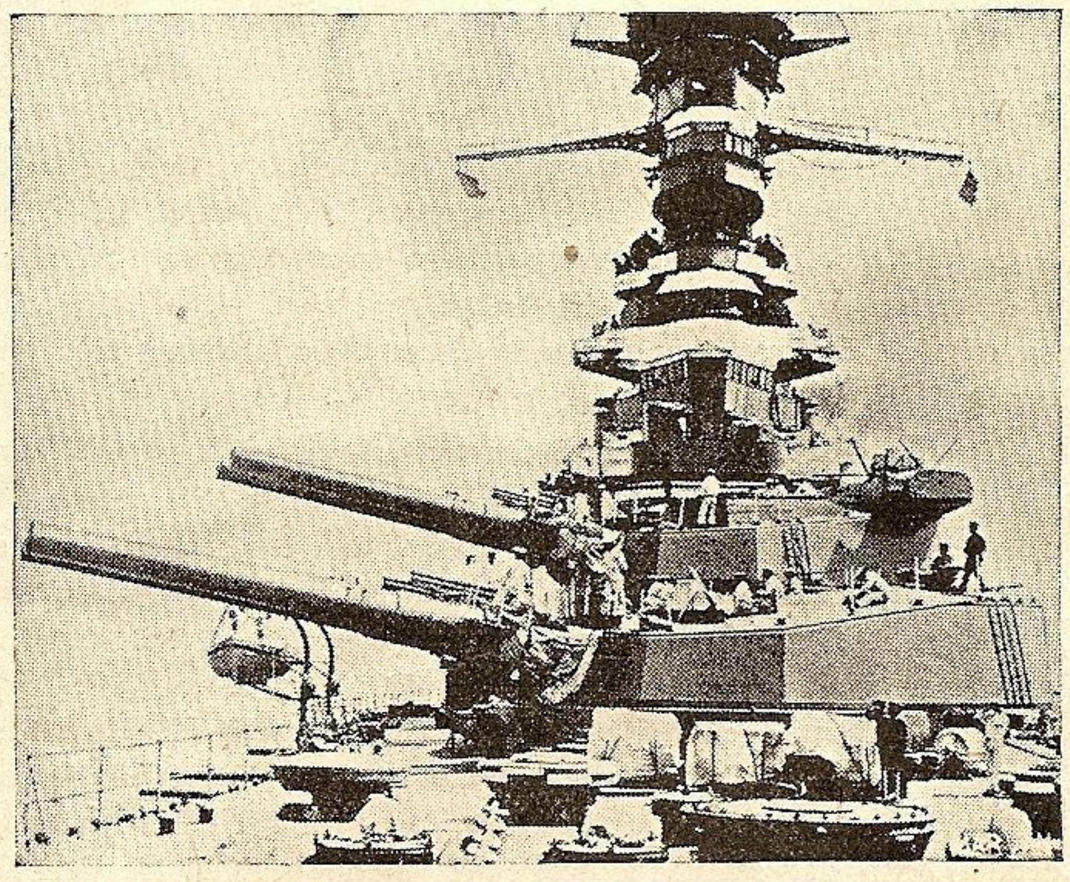
Vasul de linie american „West-Virginia“ scufundat de aviaţia japoneză.

Vasele comerciale scufundate se ridică la 105, cu un deplasament de 600.000 tone, iar avariate grav 91 reprezentând 302.000 tone.

Aviaţia a avut de înregistrat pierderea a 1.537 avioane, — 461 în aer şi 1.076 pe pământ.

REZUMATUL OFICIAL AL OPERAŢIILOR NAVALE ŞI AERIENE JAPONEZE

1. — LA COLOMBO. Avioane ale marinei japoneze au doborît, cu prilejul unui atac dat la 5 Aprilie la Colombo, 57 avioane inamice de tipurile „Spitfire", „Hurricane", „Swordfish" şi „Defiant", scufundând în acelaşi timp sau avariind şi 16 vapoare. Trei hangare de a-



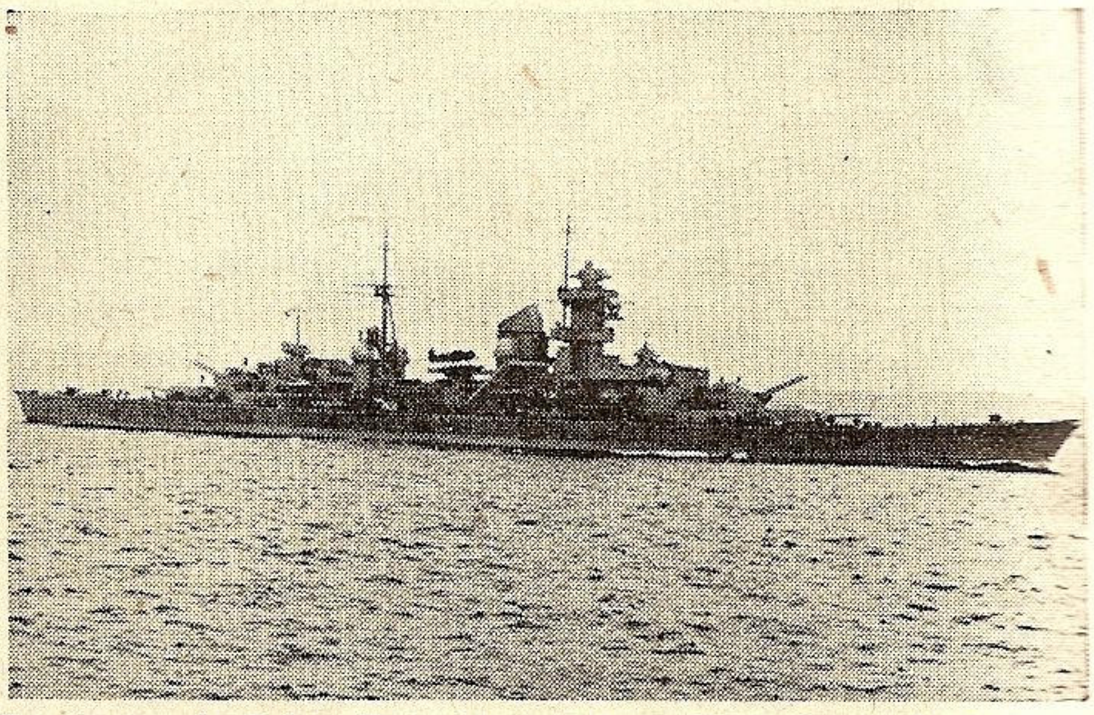
Cuirasatul japonez Huso de 30.000 tone.

vioane, un atelier de reparaţii şi alte obiective militare au fost grav avariate sau incendiate. In apele din vecinătate, două bombardiere mari de supraveghere şi un avion torpilor „Albatros" au fost distruse.

2. — IN APELE DIN REGIUNEA COLOMBO. Două crucişetoare de clasa „Cornwall" au fost scufundate foarte repede în ziua de 5 Aprilie, după ce fuseseră reperate de formaţiuni aeriene japoneze cam la 350 mile spre Sud de insula Ceylon.

3. — IN LARGUL BENGALULUI. Forţe navale japoneze, operând în golful Bengal, au scufundat la 7 Aprilie 21 vapoare britanice cu o deplasare totală de aproximativ 140.000 tone. In plus, ele au avariat grav alte 7 vapoare cu o deplasare totală de aproximativ 40.000 tone.

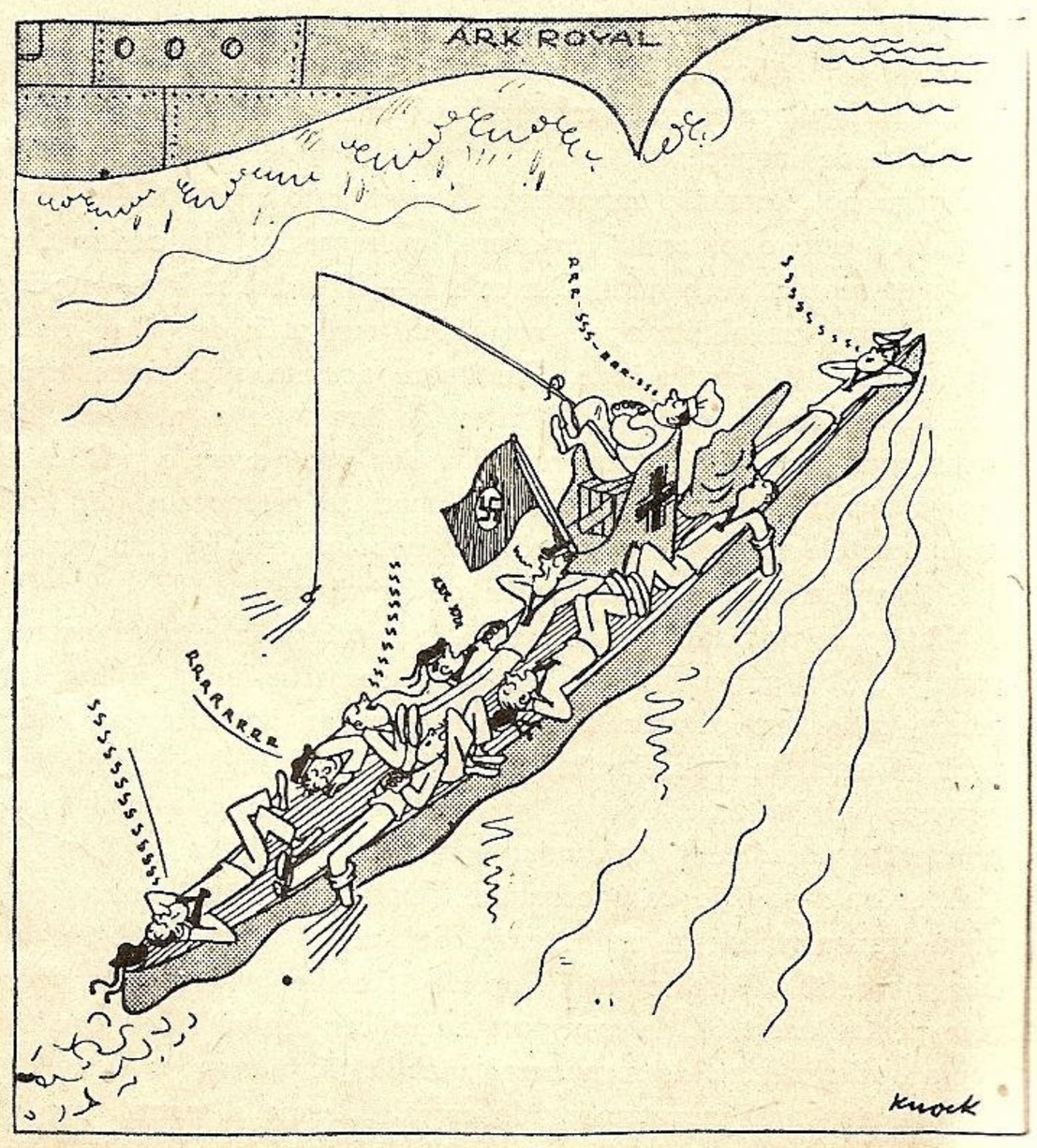
4. — PE COASTA DE EST A INDIEI. Stricăciuni serioase au fost pricniuite la 5 Aprilie mai multor vapoare şi instalaţii militare inamice, cu prilejul unei serii de atacuri efectuate de avioane ale marinei japoneze



Crucişetorul „Prinz Eugen“, care împreună cu vasele de linie „Scharinhorst“ şi „Gneisenau“ au reuşit să se strecoare la 12 Februarie prin canalul Mânecii.

prin surprindere, contra localităţilor Vizagapatang şi Cocanda de pe coasta de Est a Indiei.

5. — In REGIUNEA TRISCOMALI. La 9 Aprilie, cu prilejul unui atac dat prin surprindere la Triscomali de formaţiuni aeriene japoneze, 41 avioane inamice de tipurile „Huricane", „Blenheim" şi „Supermarine" au fost doborîte, iar alte 4 avioane au fost incendiate pe sol. In cursul acestei acţiuni, avioanele japoneze au avariat grav un crucişetor de clasa Leander şi au scufundat 2 vapoare mari şi unul mai mic. Ele au distrus arsenalul, două hangare mari de avioane, antrepozite, cazărmi, rezervorii de petrol, şi alte instalaţii militare, între cari şi instalaţiile bazei aeronavale.



Numai printr'o întâmplare norocoasă submarinele germane se ciocnesc cu flota britanică. (Radio Londra)

GLASUL PRESEI

Dunărea şi pericolul rusesc la gurile sale

Neamul românesc s'a desvoltat în întregul său trecut istoric sprijinindu-se pe două elemente naturale de ordin geografic: Tisa; Dunărea şi Nistrul, cursuri de apă cari formează centura exterioară privită ca limită relativ etnografică pe de o parte, iar pe de alta Carpaţii cari formează bastionul circular interior, socotit ca leagăn al românismului de unde neamul a radiat sau unde s'a adăpostit în furtunile ce s'au abătut asupra sa.

Cordonul de ape cari înconjoară spaţiul vital al poporului românesc reprezintă în acelaş timp, un factor de-o importanţă economică deosebită, mai ales în ce priveşte fluviul Dunărea. Bătrânul Danubiu a constituit întotdeauna o cale de invazie şi o bogată comoară. Rând pe rând, Dunărea a fost linia până la care s'a oprit expansiunea romană, germanică, apoi a năvălitorilor dispăruţi de mult, a Turcilor şi în fine către timpurile noastre a neamului românesc în complexul de influenţă politică turcească, austriacă, sau rusească.

Ca o cale de invazie, Dunărea a servit barbarilor răsăriteni să pătrundă fie spre Sud în peninsula balcanică, fie către Vest în inima imperiului roman. Tot dealungul ei s'au întins neamurile germanice şi vestitele cruciade, după cum în sens invers, Turcii au ajuns până sub zidurile Vienei.

Importanţa economică a Dunărei reiese atât din bogăţiile sale intriseci cum este peştele, păsările şi plantele de apă, cât mai ales şi prin aceea că este o cale de transport extrem de ieftină şi lesnicioasă. Trecând prin variate meleaguri separate de cele 6 părţi muntoase pe care le străbate. Dunărea colectează dela isvoarele sale Brigach şi Brege pe cei 3000 km. cât măsoară în lungime, toate produsele acestor regiuni, făcând un schimb continuu nu numai între neamurile riverane dar şi între bazinul său şi alte părţi ale pământului. Pentru aceasta ea se prelungeşte către Est cu Marea Neagră, care-o leagă de alte mări şi oceane, iar la Vest prin curioasele canaluri cu fluviile Main şi Rin către Marea Nordului. Astfel se explică străvechiul schimb de produse ale orientului (mirodenii, fructe, ţesături şi covoare, obiecte de artă) cu fabricaţiunile vestite din occident (arme, maşini, stofe, chimicale). Tot astfel se explică dece în actualul războiu poziţia economică a Marelui Reich şi a aliaţilor săi este favorabilă. Ei stăpânesc întregul curs al Dunării şi operaţiunile comerciale sau chiar militare nu pot fi stânjenite de inamici.

Pentru noi Românii, importanţa Dunării este capitală. Pe lângă faptul că este o puternică frontieră, ea reprezintă în acelaş timp un izvor nesecat de bogăţii. Din cele 15—17 milioane kgr. de peşte ce se scoate anual din apele româneşti, mai mult de ¾ se ridică din Dunăre şi lacurile sale. Cantitatea aceasta s'ar putea tripla fără ca să se distrugă posibilitatea de înmulţire a peştelui. Din acest punct de vedere statul român a dus până acum o politică economică rău îndrumată prin taxele mari ce percepea şi din care cauză peştele nu mai era un aliment popular, cum şi prin perioadele interzise pescuitului în lunile de primăvară.

Vânătorile raţionalizate de păsări, cari trăesc în cârduri imense, vânat ce s'ar putea întrebuinţa pentru conserve, fulgi şi îngrăsăminte, ca şi exploatarea masivă a plantelor aquatice, ar aduce venituri mari statului. Dar în acest domeniu terenul economic este aproape virgin. Statul nu a intervenit cu nimic pe lângă întreprinderile sporadice şi embrionare particulare.

Adevărata bogăţie ce o constitue Dunărea este însă calea ce se oferă transportului de mare tonaj. Se ştie că transportul pe apă este mai ieftin de cel puţin 10 ori decât cel cu calea ferată deoarece pentru acest fel de transport nu se cer cheltueli de infra sau supra structură sau de menţinerea viabilităţii.

România, ţară exportatoare de cereale, lemne şi petrol, are interes şi mai mare să folosească astfel de căi de comunicaţie pentrucă produsele ei destinate exportului sunt relativ ieftine, cu volum mare şi greutate mică. (A le transporta cu calea ferată înseamnă că preţul lor să se ridice enorm şi astfel să nu putem prevala piaţa internaţională).

In urma organizării navigaţiei pe Dunăre, numeroase societăţi au plasat capitalul lor în vase de tot felul şi material de cheiaj. La noi, trei întreprinderi mari, S. R. D., S. N. D. şi N. F. R. au realizat câştiguri excepţionale în transporturile dunărene. Traectul românesc al Dunării opune însă două probleme navigaţiei pe acest fluviu. Primul obstacol este sistemul stâncos al Porţilor de Fier în punctul unde Dunărea străbate pentru ultima oară Carpaţii. Cu toate ameliorările aduse prin minarea stâncilor şi curăţirea parcursului, la Porţile de Fier mai este mult de lucru pentru o navigaţie uşoară. In punctul acela Dunărea îşi adânceşte mereu cursul, iar stâncile, care barează cursul pe lungimi de kilometri, prezintă un pericol de care numai piloţii încercaţi se pot feri.

Al doilea obstacol îl constitue mâlul ce se depune la vărsarea Dunării în mare. Cursul apei fiind încetinit în regiunea deltei de contra balansul maritim, negreşit că şi nâmolul pe care Dunărea îl colectează dela numeroşii săi afluenţi, îl aşterne în această parte a traectului. Comisia europeană a Dunării şi astăzi statul român au întreţinut navigabilitatea prin dragajul executat pe braţul Sulina. Fără acest dragaj vasele de mare tonaj, cari intră în porturile maritime, nu pot pătrunde şi pe cursul Dunării din cauza nivelului scăzut al apei. Cu ajutorul dragajului, nivelul se ridică şi în felul acesta vasele pot pătrunde la Galaţi şi Brăila pe aşa zisa Dunăre maritimă.

Din punct de vedere politic şi militar cel ce stăpâneşte gurile Dunării guvernează întregul trafic, care trece spre mare sau despre mare, deoarece o astfel de activitate se filtrează în această parte a fluviului. Deaceea stăpânirea gurilor Dunării a fost o cursă care dealungul istoriei a atras pe Greci, pe Romani, cetăţile italiene din evul mediu, Turcii şi Ruşii. Astăzi problema se reactualizează prin ajungerea comuniştilor la gurile Dunării cu ocazia răpirii Basarabiei în 1940.

Dela principatul moscovit aşa cum apare politiceşte în istorie, imperiul rusesc ajunge a fi o mare putere sub domnia lui Petru cel Mare. In afară de reformele care s'au impus timpului său, acest ţar a creiat pentru imperiul „roşienesc" aşa zisul vis al lui Petru, vis care se explica prin ocuparea Constantinopolului şi transformarea Mării Negre într'un lac rusesc.

Secolul al XVII-lea înseamnă începutul decăderii imperiului otoman. Pe ruinele acestui imperiu, Rusia a căutat să întindă stăpânirea sa către Sud şi Vest. Dar în acţiunile întreprinse în acest scop de către Petru cel Mare, de Ecaterina II-a cât şi de urmaşii săi, Rusia s'a ciocnit de marile puteri aşa cum astăzi imperiul bolşevic se ciocneşte de puterile totalitare naţionaliste.

La 1768 trupele ruseşti au ocupat ţările româneşti desvăluind războiul contra Turcilor sub pretextul, trâmbiţat apoi un secol, al apărării ortodoxiei. Cu toate că pacea dela Kuciuc-Kainardji dela 1774 a dat satisfacţie Rusiei, ei ajung a avea frontieră la Nistru abia în 1792 când domnea în Moldova Alexandru Moruzi. A fost primul pas în tendinţele de expansiune rusească în această parte. Tot în realizarea visului, Rusia deslănţue din nou războiul contra Turcilor în 1806. Oastele ruse fiind la început biruitoare, Rusia pretinde anexarea ambelor principate româneşti. Dar în 1812, când marele Napoleon ameninţa imperiul pravoslavnic, s'a încheiat o pace oportunistă. Această pace redusese pretenţiunile ruseşti căci li s'a dat Basarabia dela trupul Moldovei. Ajunşi astfel la gurile Dunărei, Ruşii au creat sub aspectul poliţiei sanitare şi vamale interzicerea navigaţiei în această parte. In realitate, Rusia căuta să paralizeze activitatea economică ce se desfăşura aici înlocuită de către propria lor economie. Din această cauză Rusia şi-a atras nemulţumirea marilor puteri, aşa că următorul război ce a avut

cu Turcii la 1828, când ţările româneşti au fost ocupate iarăşi, prin pacea dela Adrianopol s'a stipulat expres în pact principiul libertăţii navigaţiei pe Dunăre şi mare. Ocupaţia principatelor a durat până la 1834 ca garanţie a despăgubirilor ce trebuiau plătite de turci, cu toate că s'au dat Munteniei cele trei raiale turceşti: Turnul, Giurgiu şi Brăila, ruşii au continuat să împiedice navigaţia pe fluviu nu numai la guri ci până la Porţile de Fier. Diplomaţia rusească făcea mereu progres. Ea aducea la cunoştinţa lumei pretenţiunile Rusiei de a ocupa întreaga penisulă balcanică şi înlăturând cu totul pe Turci din Europa, ei să stăpânească strâmtorile.

La 1853 războiul izbucneşte iarăşi. Armatele ruseşti ocupă din nou principatele. Marile puteri văzând că expansiunea rusească ameninţă întreg Sud-Estul european, s'au coalizat şi în acelaş an, trupele ruseşti au trebuit să se retragă în Crimeea, iar ţărişoarele noastre au fost ocupate de austriaci. Ruşii au pierdut războiul.

Pentru pericolul permanent ce reprezenta Rusia la gurile Dunării, marile puteri au hotărît prin convenţia dela Paris din 1856 ca să înlăture pe Ruşi dela gurile Dunării. In acest scop s'a stipulat realipirea la Moldova a celor trei judeţe din Sudul Basarabiei, liberând navigaţia pe întreaga Dunăre navigabilă sub controlul şi garanţia marilor puteri şi neutralizarea Mării Negre.

Prin neutralizare se înţelegea că toate puterile riverane Mării Negre să înlăture arsenalele militare şi să dezarmeze vasele de război cu excepţia celor de poliţie. Aşa că marile şantiere militare dela Nicolaev au fost demontate.

In ce priveşte controlul navigaţiei pe Dunăre, el avea să se exercite printr'un organ internaţional denumit Comisia Europeană a Dunării (C. E .D.). In această comisie, care avea sediul la Galaţi, au avut reprezentanţi marile puteri şi statele riverane. Numărul membrilor, puterilor care erau reprezentate, ca şi întinderea atributelor ce putea exercita, acest stat în statul român, au fost deseori modificate până la 1937, când comisia s'a desfiinţat iar jurisdicţia ei a fost preluată de către România.

Trebueşte amintit că desele ocupaţiuni ruseşti ca şi cele austriace sau turceşti au împiedecat desvoltarea noastră economică şi politică aşa că la sfârşitul secolului al XIX-lea, ne găseam cu mult în urmă pe scara progresului faţă de alte state. Cele mai negre pete din istoria noastră modernă se datoresc în exclusivitate Ruşilor. Căci dacă ocupaţia şi prezenţa lor la gurile Dunării însemna atingerea unor mari interese pentru marile puteri, pentru noi era paralizarea totală a suflului economic. Gurile Dunării pentru noi este plămânul prin care economia noastră respiră către interesele universale alături de care lucrează.

O conjunctură favorabilă internaţională face ca Rusia să provoace războiul din 1877. In urma convenţiei secrete dela Livadia, România a intrat în războiu alături de Rusia, dar actul său a fost răsplătit mişeleşte de către Ruşi pentrucă la pacea din Berlin ni se ia cele trei judeţe din Sudul Basarabiei. Deşi tot atunci ni s'a dat Dobrogea, totuşi Rusia ajunsese din nou la gurile Dunării şi obiceiul hulpav de a împiedeca navigaţia a reapărut. Politica lor vamală şi sanitară dar mai ales numeroasele incidente de frontieră provocate de sălaşurile de lipoveni colonizaţi aici de Ruşi, formau un pericol permanent pentru navigaţie. Această stare de lucruri a durat până la 1918, când Basarabia a revenit României. In această epocă s'au făcut marile investigaţiuni româneşti pentru creiarea şi amenajarea porturilor ca şi toate cele necesare navigaţiei.

Dar anul 1918 nu aduce numai consfinţirea unor drepturi de veacuri româneşti sau înlăturarea unui pericol permanent dela gurile Dunărei, ci şi o totală răsturnare a vieţii politice şi sociale ruseşti. Aşa că în vulcanul ce a izbucnit între puterile naţionaliste şi democraţiile iudeo-comuniste, U. R. S. S., această fotografie cu totul desfigurată a vechei Rusii, a ajuns din nou la Dunăre, răpindu-ne Basarabia.

Astăzi U. R. S. S. se găseşte în plină dezagregare sub lovitura de trăsnet a formidabilelor armate naţionaliste ale Germaniei şi aliaţilor săi. Şi suntem încredinţaţi pe deplin că pericolul rusesc şi iudaic va dispărea pentru totdeauna dela gurile Dunărei. Deasemenea o stăpânire paşnică românească, va face să promoveze odată cu dreptatea istorică şi începutul unei epoci înfloritoare în economia întregului bazin dunărean.

Lt. IONESCU G. GION
(Tribuna-Braşov)

Marea, ca factor de apărare

de Pamfil Şeicaru

La lecţia de deschidere a cursului de istorie universală, la facultatea de litere, d. Gh. Brătianu a amintit la începutul prelegerii cuvintele cu care îşi încheia ultima zi de curs din Mai, anul trecut: „Nicio naţie nu s'a născut cu adevărat fără ca stindardul ei să fi primit botezul focului. E o lege inexorabilă a istoriei, ca, la locul de răspântie, fiecare generaţie să treacă prin aceeaşi grea încercare. Acea a bunicilor d-vs. a înfruntat-o în 1877, acea a părinţilor d-vs. în 1916—1919, rămâne ca generaţia d-vs., la rândul ei, să depună examenul de sânge şi de glorie. Eu aparţin unei generaţii care a mai avut cinstea, în anii dintâi ai tinereţii, să stea în rândurile luptătorilor şi nu am dorinţă mai fierbinte decât de a trece a doua oară examenul, alături de dvs".

Care-i cadrul de desvoltare a poporului român se cunoaşte, dar s'a insistat mai puţin asupra celor doi factori permanenţi şi determinanţi ai desvoltării noastre: Muntele şi *Marea*. „Ei mărginesc un spaţiu, pe care îl denumim „spaţiul de securitate al ţării" şi care cuprinde în sfera lui de interese mai mult sau mai puţin directe, porţile de fer ale Dunării, sau chiar bazele navale şi aeriene ale Crimeii. Munţii, dacă nu sunt ai noştri, şi marea închisă, ne sugrumă neatârnarea şi viaţa naţională. Munţii în mâna noastră şi marea liberă sunt, deci, pentru noi, nu numai probleme politice, dar condiţii esenţiale de existenţă".

Am putea spune că această introducere geopolitică la studiul Mării Negre era necesară, fiindcă noi va trebui să scrutăm drumurile tainice ale viitorului, nu cu tabla de valori a trecutului. Dinamica demografică a naţiei ne impune o revizuire totală a concepţiilor noastre politice, o revizuire a viziunii noastre Statale. Să ne deprindem a judeca în perspectiva desvoltărilor posibile.

Suntem 20 de milioane de români, deci vom trebui să asigurăm pentru viitor spaţiul geografic al desvoltării noastre, fiindcă peste un secol vom fi 40 de milioane; deci nu cu datele prezentului să examinăm viitorul, ci cu imaginea naţiunii de mâine şi în raport cu necesităţile ei de existenţă, datele prezentului.

Dacă munţii, ca factor de desvoltare a poporului român în decursul veacurilor, sunt cunoscuţi, studii numeroase contribuind la o lămurire a cuibului carpatic, în schimb prezenţa românească pe litoralul Mării Negre este foarte sumar cercetată. Şi o condiţie primordială pentru a asigura condiţiile de viaţă ale poporului român este marea liberă şi asigurarea unei prezenţe active la ţărmurile mării. Să avem curajul de a recunoaşte că am cercetat prea puţin şi am înţeles şi mai puţin rosturile noastre la Marea Neagră. Dacă am fi pus măcar atâta trudă la studiul geopolitic al Mării Negre, cât am risipit la studierea Societăţii Naţiunilor (la un moment s'a propus chiar ca obiect de studiu în programele liceelor), fără îndoială că am fi prevăzut în bugetele de la 1919 şi până la Iunie 1940, o contribuţie serioasă pentru marina de războiu şi, sigur, am fi avut o mult mai uşoară izbândă la Odesa.

Să ne închipuim un singur moment că am fi avut 20 de submarine; întreaga rezistenţă a Ruşilor la Odesa, şi ulterior la Sevastopol, ar fi fost redusă. Ce situaţie preponderantă am fi avut în Marea Neagră. Nu-i fără folos să treci în revistă toate greşelile trecutului, să afli un îndreptar, şi să proectezi asupra drumurilor viitorului toate învăţămintele culese.

Insuşirile marinăreşti s'au dovedit în acest războiu, cu toată puţinătatea mijloacelor care au stat la îndemână. Numai dacă am aminti isprăvile căpitanului Costăchescu, comandantul unui submarin al nostru, şi ar fi suficient spre a spori căinţele pentru toate uitările celor 21 de ani de viaţă politică, între cele două războaie.

D. Gh. Brătianu a început să examineze, în cursul său, chestiu-

nea Mării Negre, înlesnind tinerilor ce mâine vor participa la viaţa publică, familiarizarea cu problemele spaţiului de securitate a ţării cu condiţiile esenţiale de existenţă. Politica naţională nu poate fi redusă la entuziastă manifestaţie de stradă, la câteva teme bogate ca efecte pentru o elocvenţă ; politica naţională implică o cunoaştere temeinică a condiţiilor de existenţă naţională, a condiţiilor de desvoltare istorică. Dacă am lua toate discursurile oamenilor politici, uneori chiar substanţiale ca conţinut de cugetare politică, nu vom găsi decât o foarte săracă înţelegere a elementelor permanente ale unei politici naţionale.

Mai este nevoe şi de o pregătire tehnică, de o familiarizare cu datele problemelor, cu desbaterea soluţiilor, cu acel serios al existenţii popoarelor. Cuibul Carpaţilor nu poate înlesni normala desvoltare a poporului român, fără spaţiul de securitate al Mării Negre. şi va trebui să subliniem luciditatea anticipatoare a d-lui Gh. Brătianu, care cuprinde în sfera de interese, mai mult sau mai puţin directe, ale spaţiului de securitate românească şi bazele navale şi aeriene ale Crimeii. Fiindcă lupta noastră dela răsărit îşi are un rost. Nici frontiera Nistrului, nici a Bugului, nu se apără fără să modificăm structura politică a vecinătăţilor. Ce este dincolo de frontiera mea ? Iată întrebarea ce stă chinuitoare pentru oricine are o răspundere în politica naţională.

Chestiunea Mării Negre este în legătură nu numai cu spaţiul de securitate al ţării, ci şi cu deschiderea drumurilor viitoare ale unei alte prezenţe a poporului român în viaţa Europei de mâine.

(Curentul)

Dunărea ca mijloc de comunicaţie pentru vasele mari

Rolul ei în economia europeană de spaţiu mare

de dr. Werner Teubert, cons. ministerial

Imediat ce ţările europene vor reuşi să-şi sincronizeze agricultura şi industria într'o astfel de măsură încât vor deveni independente de importul de peste ocean, se va porni un schimb viu în cadrul Europei între statele industriale şi agrare, în consecinţă şi între Germania şi Sudestul european. Ca urmare traficul dunărean, care până acum avea un rol egal cu calea ferată şi traficul naval, în schimbul dintre imperiul german şi statele dunărene, va avea un rol mult mai hotărîtor.

Dacă traficul naval al secţiunii germane a Dunării a obţinut rezultate mult mai satisfăcătoare decât celelalte căi fluviale germane în concurenţa cu calea ferată, se datoreşte faptului că în bazinul Dunării erau de înlăturat distanţe mult mai mari — ca de exemplu pentru grâu şi petrol — şi trebuiau trecute mai multe hotare. Două împrejurări cari oferă un avantagiu navigaţiei fluviale faţă de calea ferată. Faţă de aceste două avantagii Dunărea avea desavantagiul faţă de celelalte căi navigabile că menţinerea navigabilităţii întâmpină multe dificultăţi, nu numai la trecerea prin Porţile de Fier — şi că numeroase porturi nu dispun de instalaţiunile necesare şi de legături cu diferitele regiuni. Veniturile provenite din traficul dunărean n'au fost suficiente — în 1929, anul în care conjunctura a culminat, traficul dunărean s'a ridicat doar la 7 milioane tone, deci numai atât cât pe Oder şi nici măcar a zecea parte a cantităţilor transportate pe Rin. Pe nici o secţiune a Dunării traficul la Emerich reprezintă 54 milioane tone.

In urma anexiunii fostei Austrii la Reich şi a anilor de războiu a intervenit un impuls puternic în traficul dunărean, deoarece statele dunărene s'au apropiat economiceşte, încât o parte a navigaţiei maritime a trecut asupra Dunării. Rămâne întrebarea dacă şi în ce măsură se va ridica după războiu actualul trafic dunărean. Aceasta depinde de felul în care va creşte schimbul între statele care participă la traficul dunărean, cât şi de măsurile ce vor fi luate spre a îndrepta acest trafic pe calea Dunării.

In legătură cu acestea este de amintit în primul rând canalul Oder-Dunăre, care va contribui în mare măsură la ridicarea traficului dunărean, cât şi canalul Main-Dunăre care va lărgi mult sfera de influenţă a Dunării. Croaţia va fi mai bine legată de partea superioară a Dunării după ce calea fluvială a Savei va fi îmbunătăţită şi va fi prelungită dela Sisak la Zagreb şi înainte de toate drumul spre Dunărea superioară va fi prescurtat printr'un canal între Samac şi Vukovar. Chiar canalele plănuite între Dunăre şi Tisa, cât şi ramificaţia Dunării spre Bucureşti vor deschide spaţii noui traficului dunărean. Inzestrarea porturilor, care a fost începută nu numai în Marca de Est (Viena, Linz, Krems), ci este hotărîtă şi pentru porturile din statele dela Dunărea de jos urmând în acelaş timp să se construiască şi liniile necesare de cale ferată, cât şi mijloacele de transbordare între vas şi cale ferată, realizând însă şi o facilitare a legăturilor prin camioane. Inainte de toate însă se urmăreşte uşurarea şi eftenirea traficului dunărean prin înlăturarea masivă a impedimentelor de navigaţie dela Porţile de Fier.

Măsurile tehnice schiţate mai sus, cu care se va obţine şi o mărire a flotei dunărene, urmează să fie executate în deceniile care urmează. Mână în mână cu aceste măsuri se va produce o transformare a economiei în sensul dorit de economia de spaţiu mare, în ţările participante la traficul dunărean, care va duce la creşterea schimbului de mărfuri. Ţările din sudul Dunării vor putea prin intensificarea agriculturii lor şi prin răspândirea cât mai largă a culturii plantelor industriale şi furajere — chiar în urma unui consum ridicat prin îmbunătăţirea standardului de viaţă — să dispună de un mai mare surplus de produse agrare, cu deosebire de cereale şi să le transporte pe Dunăre. Petrolul României va găsi un debuşeu mai însemnat în Germania, contribuind şi la stimularea transporturilor miniere, cu deosebire a tranporturilor de minereuri din minele nou deschise. Transportul produselor industriale va lua un deosebit avânt în urma creerii nouilor industrii din Austria şi mai ales din Linz, cari împreună cu industriile, cu care se face legătură prin canalurile Dunăre-Oder şi Main, vor aproviziona ţările dunărene de sud cu fier, oţel şi maşini, stimulând astfel în aceste ţări ridicarea breslelor, cât şi intensificarea agriculturii. Datorită acestui fapt în transportul în josul Dunării vor avea o importanţă tot mai mare cantităţile de cocs şi îngrăşăminte chimice necesitate de aceste ţări.

S'a afirmat că într'un deceniu se poate calcula un trafic dunărean în interiorul Mărcii de Est de circa 15 milioane tone — un trafic care va proveni din canalele care vor porni atunci de acolo spre Oder sau Main. Faţă de traficul anului 1938 circulaţia dela Viena în sus va fi de opt ori mai mare, cu deosebire în urma transportului cărbunilor, în timp ce se aşteaptă un trafic de cinci ori mai mare pentru secţiunea dintre Viena şi Bratislava. Se poate presupune că viitoarea mişcare de bunuri pe Dunăre — chiar admiţând că şi pe viitor traficul dunărean va concura în schimbul ţărilor dunărene nu numai cu calea ferată, ci şi cu traficul naval prin Gibraltar — la vreo 20 milioane, care reprezintă cantitatea întreită a anului 1929, sau dublul traficului din anul respectiv pe Elba. O astfel de augumentare a traficului nu este de aşteptat pentru nici un alt fluviu — afară de Vistula şi Oder, la traficul cărora vor contribui într'o mare măsură cărbunii din Silezia Superioară.

Până atunci s'a acordat Dunării — sub influenţa economiei de spaţiu mare — o importanţă navigabilă şi mai mare pentru viitor, care nu se poate compara decât cu aceea a Rinului. O circulaţie de astfel de proporţii nu este de aşteptat datorită următoarelor motive:

In primul rând transporturile de cărbuni şi minereuri, care constitue transportul principal pe Rin şi alte fluvii, nu vor avea decât o valoare secundară şi acest lucru se poate afirma şi de pietre şi lemne. Deoarece este de aşteptat că populaţia ţărilor Dunării de Jos îşi va ridica standardul de viaţă, atât de scăzut până acum, va duce la diminuarea exportului de produse agricole, cu atât mai mult, cu cât trebue să se calculeze cu o creştere puternică a populaţiei în ţările respective. Aceasta va duce cu timpul la crearea unei industrii proprii, încât şi importul unor produse industriale din Reich vor fi diminuate.

Creşterea traficului scontat nu se referă numai pentru Dunăre, căci şi căile ferate îşi vor desăvârşi activitatea ca şi traficul dunărean, atrăgând prin aceasta o nouă circulaţie. Această constatare are valoare şi pentru traficul maritim, care va fi stimulat în

numeroasele porturi maritime, ale ţării şi nu mai puţin prin canalul plănuit între Dunăre şi Constanţa. Chiar pentru Reich poate va mai fi important stimularea şi desvoltarea unui trafic maritim şi a porturilor sale maritime, decât a navigaţiei fluviale. Afară de aceste, trebue avut în vedere că ruta maritimă prin Gibraltar va rămâne în multe relaţiuni comerciale mai eftină decât traficul dunărean şi că spre exemplu un fraht pentru cereale şi petrol dintre România şi spaţiul Nurenberg-Bamberg nu va fi cu mult mai eftină decât pe calea maritimă prin Rotterdam.

Un aport însemnat ar primi traficul dunărean în eventualitatea că schimbul de mărfuri dintre Reich şi ţările Sudestului ar trebui să renunţe la calea prin Gibraltar şi ar fi îndreptate pe calea Dunării nu numai acele bunuri, care altfel ar trece prin porturile maritime ale ţărilor dunărene, ci şi acele mărfuri care pornind din Marea Neagră ar lua drumul maritim. Dar se pune întrebarea dacă pentru un trafic atât de desvoltat nu se merită realizarea planului amintit atât de des, al unei căi fluviale între Marea Nordului şi Marea Neagră. Printr'o astfel de cale fluvială Dunărea ar fi descongestionată, cu toate aceste traficul ei de bunuri s'ar putea aprecia pentru viitor la circa 20 milioane tone. In tot cazul trebue încă de pe acum să cercetăm cu temeinicie în ce măsură depind aceste aprecieri asupra veniturilor de transport de structura economică a ţărilor dunărene şi de viitoarea situaţie a frahturilor, spre a putea judeca în ce măsură sunt justificate măsurile amintite mai sus în vederea extensiunii circulaţiei dunărene. In măsurarea viitoarelor necesităţi de vase dunărene va trebui examinată în ce proporţie va fi nevoită să preia Dunărea o parte a traficului maritim spre a putea dirija o parte a flotei fluviale din vechiul imperiu peste nouile canale în Dunăre.

(Curentul)

Dunărea şi destinele Româneşti

Problemele dunărene continuă să figureze la loc de cinste în presa europeană, ca şi în proecupările constructive ale cercurilor politice şi economice din ţările Axei. Pentru moment un lucru este palpabil: înlăturarea stăpânirii bolşevice dela gurile Dunării a ridicat de pe umerii tuturor statelor interesate povara primejdiilor pe care Rusia comunistă, ca şi Rusia regimurilor ţariste din trecut, ne-a făcut s'o simţim cu primul prilej oferit de conjunctura internaţională.

Reintegrarea întregului sistem al gurilor Dunării sub oblăduirea românească nu numai că restaurează în chipul acesta un drept istoric şi o îndreptăţire geografică şi economică naturală în favoarea unui popor cu cea mai veche sălăşluire în această regiune şi după însângerări seculare la hotarele Răsăritului, ca să ţie piept năvălirilor şi infiltrărilor asiatice spre inima Europei, dar dă satisfacţie şi unui interes internaţional mereu actual şi de primul ordin: chezăşia menţinerii *libertăţii de navigaţie pe artera fluvială cea mai importantă a Continentului.*

Repetarea vechiului joc al răpirei Basarabiei şi înstăpânirea puterii moscovite peste importantul braţ al Chiliei nu constituiau decât punctul de plecare al unor viitoare manevre de infiltrare ce n'ar fi întârziat să se succeadă şi care i-ar fi asigurat, din primul moment, cel puţin controlul navigaţiei în Deltă şi, prin aceasta, al navigaţiei pe Dunărea maritimă. Cu un cuvânt: comanda — cu toate consecinţele arbitrare şi vexatorii — peste tot traficul fluvial şi peste orice posibilităţi de desvoltare, pe această cale, a legăturilor economice dintre ţările dunărene şi cele învecinate din centrul şi nord vestul Europei, pe deoparte, şi Sud-Estul european şi Orientul Apropiat, pe de altă parte.

România n'a manifestat niciodată veleităţi de acaparare şi de dominaţie absurdă. Tot trecutul său stă mărturie. Ea n'a cunoscut decât strădania şi jertfa pentru păstrarea libertăţii, independenţii şi dreptului ei la viaţă. Chiar în chestiunea Dunării n'a fost decât precursoarea şi stegarul cel mai însufleţit pentru consacrarea principiului libertăţii de navigaţie dunăreană.

Deci nu din această parte s'ar putea ivi măcar umbra unei temeri că România ar ameninţa vreodată în viitor sfinţenia principiului pentru care ea a luptat şi a suferit în trecut şi dela biruinţa căruia a avut atâtea foloase de recoltat.

Prezenţa ei la gurile Dunării constitue mai degrabă chezăşia cea mai sigură — chezăşie permanentă şi absolută — că libertatea navigaţiei pe această arteră internaţională nu numai că va rămânea nealterată din partea sa, dar va găsi în ea apărătorul cel mai loial şi cel mai hotărît împotriva tentativelor din afară.

In ce priveşte perspectivele ţării noastre legate de importanţa considerabilă pe care o va avea Dunărea în rosturile viitoarei ordine economice a Europei, — caşi, de altfel însăşi poziţia Statului român faţă de viitorul statut dunărean — trebue să fie privite în lumina situaţiei şi a realităţilor de azi. O realitate este că România deţine 1.100 km. din întregul parcurs dunărean, cu gurile Dunării şi cu Dunărea maritimă Brăila-Mare şi că în urma schimbărilor produse în zona litoralului maritim, ea a devenit azi cel mai important stat la Marea Neagră. E de ajuns să menţionăm aci, după o publicaţie de specialitate, că faţă de un trafic din porturile ruseşti ale Mării Negre (Batum, Mariupol, Nicolaev, Rostov) de 11.4 milioane tone, traficul maritim al porturilor româneşti (Constanţa, Brăila, Galaţi), plus traficul portului Odessa, ar totaliza peste 12 milioane tone, Constanţa clasându-se permanent în fruntea tuturor porturilor Mării Negre cu un trafic de 6.34 milioane tone. (In treacăt amintim că Bulgaria, cu porturile Varna şi Burgas, abia deţine 550.000 tone în traficul Mării Negre, iar Turcia nu dispune decât de portul Trapezund la Marea Neagră, redus la un trafic puţin însemnat, mai mult de coastă).

(Universul)

Primatul Românesc la Marea Neagră

Cifrele au o elocvenţă ce nu poate fi întunecată de niciun argument potrivnic. Ele exprimă certitudini a căror clară preciziune sunt un adevărat îndreptar pentru cei ce vor să-şi potrivească faptele după realităţi, nu după jocul nesigur al imaginaţiei sau al calculelor probabilităţilor.

Astfel, statistica traficului principalelor porturi ale Mării Negre arată că România deţine, azi, întâietatea economică a acestei importante zone continentale.

Patru sunt ţările ale căror coaste sunt scăldate de apele Mării Negre: România, Sovietele, Turcia şi Bulgaria.

Dacă Turcia deţine, din punct de vedere militar, poziţia cea mai importantă, având sub controlul ei ieşirea din Marea Neagră, adică legătura maritimă a celorlalte trei ţări cu restul lumii, din punct de vedere economic ea se află pe ultima treaptă a importanţei neavând la Marea Neagră decât un singur port mai răsărit — Trapezunt — al cărui trafic se reduce la necesităţile locale ale coastelor sărace din nordul Turciei.

Nici Bulgaria, cu cele două porturi — Varna şi Burgos — nu depăşeşte un milion de tone trafic maritim anual (mai puţin decât traficul maritim al Brăilei).

Singura ţară a cărei importanţă economică la Marea Neagră întrecea pe aceia a României era Sovietele. Traficul principalelor porturi sovietice — după o statistică de acum şapte ani — era următorul: Odesa, trei milioane opt sute de mii de tone; Batum, cinci milioane o sută de mii tone; Mariupol, două milioane şi jumătate, Nicolajew, un milion şi jumătate şi Rostovul, două milioane şi două sute de mii tone. In total, Sovietele aveau, la Marea Neagră, importantul trafic anual de peste cincisprezece milioane de tone.

Azi, situaţia s'a schimbat. Pierzând Odesa, care e sub administraţie românească şi diminuându-se importanţa celorlalte porturi din sudul Rusiei, Sovietele nu ar mai putea avea, chiar în timp normal, un trafic, pe marea Neagră, superior mult cifrei de 10 milioane de tone. In schimb România, care avea înainte de războiu un trafic de peste opt milioane de tone, îl are în prezent de peste douăsprezece milioane.

In adevăr, Constanţa se plasează azi, cu ale sale şase milioane şi trei sute patruzeci de mii tone de trafic anual, în fruntea porturilor Mării Negre. Adăogând cele peste două milioane ale traficului Brăilei şi Galaţiului, cum şi cele aproape patru milioane ale

Odesei, ţara noastră deţine o întâietate economică a cărei importanţă, şi pentru noi şi pentru străinătate, nu poate fi desconsiderată de nimeni.

Pentru noi, primatul economic pe care îl avem la Marea Neagră dă şi mai multă garanţie de stabilitate rolului politic pe care trebue să-l jucăm în sud-estul european. Şi pentru a ne menţine această întâietate economică, ce garantează posibilităţile noastre politice, va trebui să depunem toate eforturile implicate de îmbunătăţirea şi desvoltarea producţiei noastre cum şi cele ce sunt cerute de o ameliorare a mijloacelor de transport interne — terestre şi fluviale — mijloacele prin care pot fi puse mai bine în valoare bogăţiile ţării şi satisfăcut tranzitul internaţional.

Pentru străinătate, România nu va fi numai o importantă zonă de producţie sau de tranzit, ci şi ţara care deţine întâietatea economică a unei întregi regiuni continentale. De aici atenţiunea financiară şi politică ce ne va fi acordată după războiu.

Căci atunci, politicul va fi iarăşi condiţionat de economic, deci această atenţiune va permite statului nostru să-şi menţină poziţia câştigată azi.

(„Acţiunea")

Transformarea Dunării într'o autostradă fluvială şi maritimă.

Viena (Radiopress).

Reichsleiterul Baldur von Schirach în calitatea sa de preşedinte al societăţii pentru Sud-Estul european, a dat secţiunei acestei societăţi care se ocupă special cu lucrările privitoare la rezolvarea problemelor dunărene, o însărcinare de a elabora în toate detaliile măsurile pentru transformarea Dunărei într'o mare autostradă fluvială şi maritimă pentru navele de un tonaj mare.

Ţinta de până acum ca să fie asigurată adâncimea dela 2 m. în sus în partea navigabilă a Dunării, chiar la nivelul cel mai mic al apelor a fost şi azi întrecută, deoarece vasele standardizate, care navigă prin marea arteră fluvială Rin-Main-Dunăre, au sub o încărcătură completă afundătura în apă de la 2,5 m. în sus.

Secţiunea lucrărilor, privitoare la rezolvarea problemelor dunărene, după cercetări amănunţite şi precise, a constatat că în situaţia actuală s'au creiat împrejurările cele mai favorabile şi pentru a ajunge la adâncirea ulterioară a părţii navigabile şi în Dunărea mijlocie şi în Dunărea inferioară. Chiar şi azi vasele maritime, cari sub încărcătura completă au o afundătură de 2,3—3,1 m. trec liber pe Dunărea inferioară. Aceste vase dunărene până acum au navigat între Budapesta — Istanbul şi chiar mai departe până la Alexandria.

In viitor va fi cu putinţă, după ce vor fi efectuate lucrările de regulare, că vasele cu un pescaj până la 3,3 m. vor naviga şi contra curentului până la cotul Dunării la Gönyü.

Acest trafic dunărean pentru vasele maritime va putea fi prelungit cel puţin până la împreunarea la Viena a canalului Oder—Dunăre. Pentru realizarea acestei ţinte va fi necesară construirea unui canal lateral al Dunării cu o lungime de 110—120 km. dela Gönyü până la Viena. Astfel vasele maritime cu o afundătură sub plina încărcătură până la 3,3 m. vor putea naviga pe Dunăre fără nici o transbordare până la Viena.

(Curentul)"

Nistrul în literatură

De câte ori un nume de râu apare în versurile româneşti, el vine încărcat de un prestigiu istoric. Peste câmpiile pe care le evocă, numele lui deschide o zare de farmec în trecut. Un râu, o vale, o regiune ne aparţin şi în măsura în care, legate de simţirea noastră, ne împlinesc sufletul cu peisajul pe care îl amintesc. Definind unităţi geografice, numele râurilor au adeseori înţelesul de stăpânitori într'o ţară patriarhală. In expresia *Ţara Oltului,* bunăoară, *Oltul,* e aşezat de gândirea poporului la treapta de *Domn.* De ce vor fi trezind în sufletul românesc nostalgii de neînvins toate acele versuri populare care dau codrilor, râurilor, mării, atribute împărăteşti ? Versul *„Codrule, Mătia Ta"* ne umple inima de vraja unei chemări pe care numai sufletul românesc o poate înţelege. El evocă o natură pe care o simţim, în dor şi iubire, până în ultima noastră fibră sufletească. Este apelul vieţii noastre, de demult trăite în împărăţia acestei naturi, neîncetat prietenă şi supusă stăpânilor ei.

Scriind în „Viaţa Basarabiei" despre numele Nistrului în literatura românească, d. Pan Halipa face următoarea foarte justă remarcă privitoare la scriitori slavi.

„Nistrul nu este apă rusească". Dintre scriitorii şi poeţii ruşi n'a încercat, nu s'a încumetat nimeni să-l cânte, deşi secolul al XIX-lea de încătuşare rusească a Nistrului, este în acelaş timp şi secolul de extraordinară înflorire a literaturii ruse. Care-i cauza acestei enigmatice tăceri şi de ce s'a cântat numai Niprul, numai Donul şi numai Volga ? E uşor de înţeles, credem, şi lămuririle noastre ar rămâne inutile. Nistrul nu trezea nici un fior, nici un ecou din vremuri depărtate, în sufletele artiştilor slavi, fiindcă aceştia îl simţeau rece, străin, mort. Nimic nu-i chema, Nici istoria. Nici unda lui răcoritoare. Ne-o mărturiseşte Adam Mickiewicz, marele poet polonez, — care a fost la Cetatea Albă. In frumosul poem „Stepele Akermanului", A. Mickievicz spune :

„Cu carul cobor în oceanul nesfârşit de verdeaţă,
„Plutind ca'ntr'o luntre în şiroae de ape,
„Lovindu-mă de ierburi şi flori,
„Ocolind insulele buruienelor ghimpoase.

„Se întunecă. Inainte, nici un semn, nici o movilă.
„Privind la stele, merg înainte...
„Zăresc ceva în depărtare. Un nor ? Al zilei răsărit ?
„E a farului lumină, e farul Akermanului !

„Mă opresc şi aud sborul berzelor în cer....
„Şi câte-s ! Nici ochiul şoimului nu le-ar prinde !
„Un fluture s'alină uşor pe tulpină ; iar jos
„Un şarpe alunecos se mişcă 'n buruene....

„E liniştea atât de mare, încât chiar a istoriei îndepărtată chemare
[s'ar auzi....

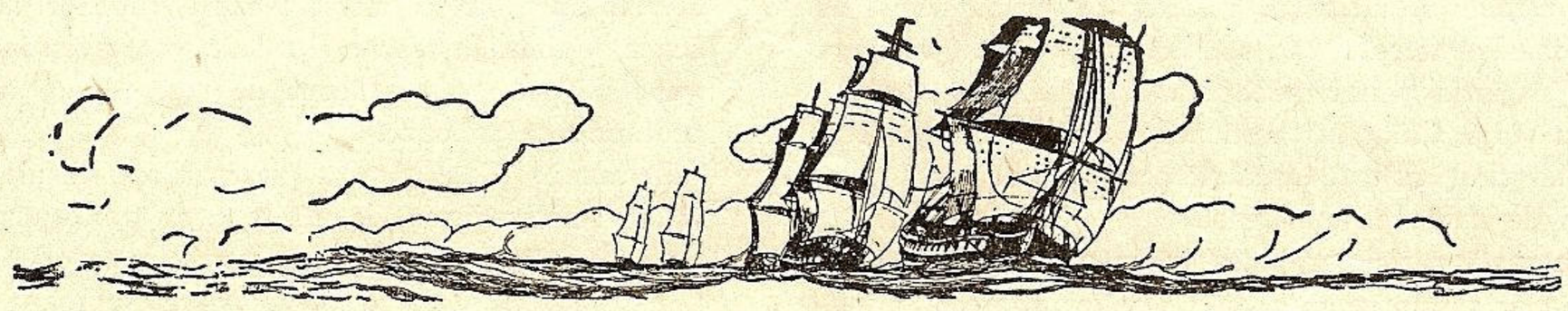
„Dar nimeni nu mă cheamă !....

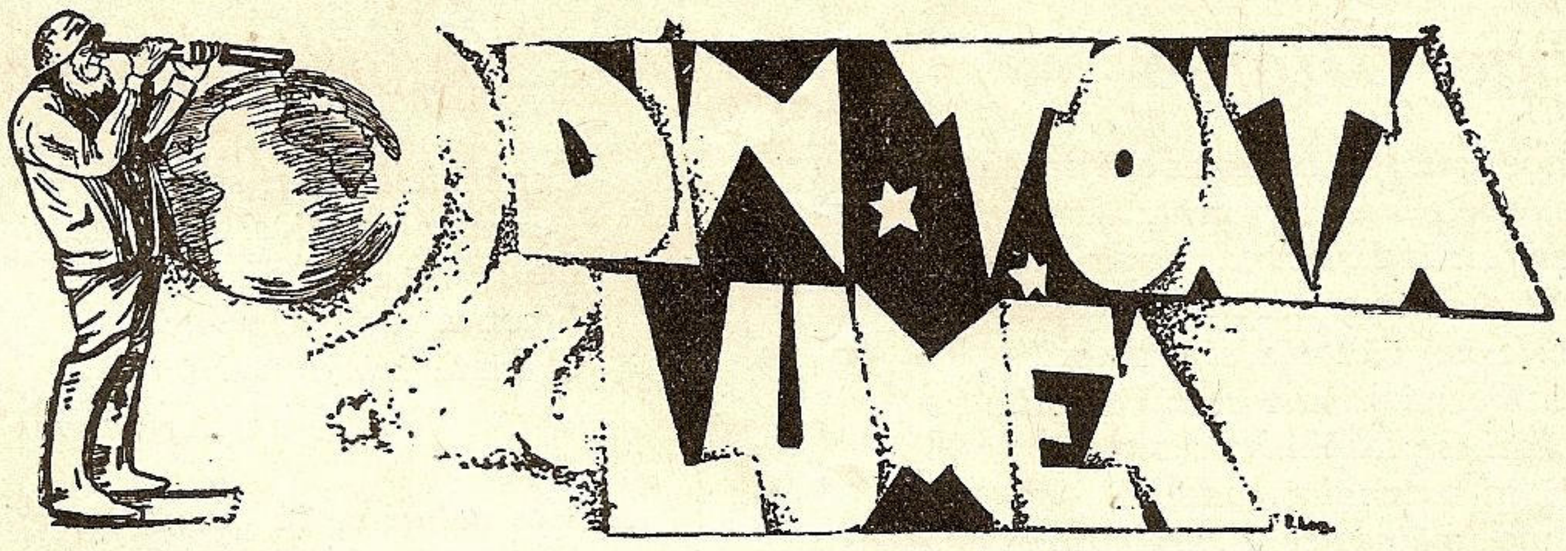
Istoria nu-l chema, deasemenea, nici pe Puşkin, genialul poet rus, care a stat în Basarabia dela 1819 — 1822 şi care ar fi putut să cunoască de aproape Nistrul. Dar pentru Puşkin şi Nistrul şi întreaga Basarabie n'au fost decât un pustiu ! In cunoscuta evocare a lui Ovidiu, săpată şi pe monumentul lui Puşkin dela Chişinău, poetul spune : „Aici, cu lira bardului, clamând pustietăţile, am rătăcit şi eu !....".

Dintre versurile citate în acest articol — reţinem aceste versuri populare :

Am rămas al nimărui
Pe marginea Nistrului
In jeliştea vântului.

(„Dacia")





Flota Jugoslavă.

Flota de război Jugoslavă cuprindea un singur crucişetor, „Dalmacija“, vechiu de vreo patruzeci de ani, care a făcut parte din flota celui de al II-lea Reich sub numele de „Niobe“.

El servea în ultimul timp ca vas şcoală.

Unităţile uşoare ale flotei iugoslave de război cuprind următoarele unităţi:

Contra torpilorul „Dubrovnik“, de 1880 tone, de construcţie britanică, lansat în 1931;

Trei torpiloare, de 1210 tone, construcţie cu totul recentă, şi anume: „Beograd“, „Zagreb“ şi „Liubliana“, ale căror planuri au fost stabilite în şantierele din La Loire. Primul a fost construit la Nantes în 1938, iar celelalte două în şantierele întemeiate în Iugoslavia de societatea franceză în asociaţie cu firma britanică Yarrow;

Şase mici torpiloare, foste austriace, de 250 tone, datând din 1915;

Unsprezece puitoare de mine şi drăgi de mine, din cari şase cumpărate din Germania;

Patru submarine, din cari două de 975 tone şi două de 630 tone, acestea din urmă construite la Nantes şi puse în serviciu la 1929;

Un anumit număr de vedete lanstorpile.

In ce priveşte flota de comerţ, — flotă relativ importantă pentru un stat care are acces la mare numai de douăzeci de ani, — ea se compunea, la 1 Iulie 1939, din 190 unităţi, reprezentând un total de 411.000 tone brute, din cari 187 vapoare şi nävi cu motoare.

Independent de serviciile de pasageri pe cari Iugoslavia le exploata în Mediterana şi în special în Adriatica, marina comercială iugoslavă ocupa un loc de seamă în transportul cerealelor din America de Sud în Europa.

Veneţia va fi legată de Locarno printr'un mare canal navigabil.

Marile avantagii pe care le-ar avea economia elveţiană depe urma unei căi navigabile între Locarno şi Veneţia a constituit obiectul unei discuţii care a avut loc la Lugano în sânul adunării bancherilor elveţieni. La aceste discuţii a luat parte căpetenia departamentului politic dela Berna, D. Dilet Golas. D. Farni, membru în guvernul cantonului Tesin, a făcut o amplă dare de seamă arătând avantagiile acestei lucrări şi înfăţişând marele interes cu care Elveţia urmăreşte programul de construcţie al căilor fluviale, care sunt pe cale de înfăptuire pe câmpia Padului. D-sa a adăugat că toată lumea doreşte ca să se ajungă în timpul cel mai scurt la un acord între Italia şi Elveţia pentru înfăptuirea acestui canal de mare interes pentru teritoriul elveţian şi a anunţat că proectul a şi fost dat în studiu tehnicienilor.

Marea Neagră va fi legată cu Marea Nordului.

Problemele Europei Centrale, în spaţiul căreia România ocupă locul cel mai important din punct de vedere politic, militar sau economic, au format obiectul de studiu al cercurilor germane conducătoare.

In interiorul spaţiului european va juca probabil, încă înainte de terminarea războiului, un rol important o cale de comunicaţie pe apă. Ea va întrece în capacitate şi volum de transport toate celelalte fluvii navigabile.

Canalul Rhin-Dunăre-Marea Neagră.

Pacificarea economică în acest spaţiu dunărean şi autarhia continentului asigură traficului pe Dunăre un mare viitor. De pe acum România şi-a îndreptat privirea către perfecţionarea şi modernizarea instalaţiilor din porturi şi a flotei fluviale. Capacitatea tonajului existent nu va putea constitui decât un procent mic din totalul transporturilor.

Germania, încă dela 1933, a activat construcţia canalului Rhin-Main-Dunăre. De abia prin terminarea acestei diagonale continentale de mare trafic fluvial va fi posibilă o economie de mare anvergură, care va veni în folosul întregei Europe.

Pentru Dunăre se ridică zorile unor zile mari. In afară de Rhin şi Main vor mai fi legate de Dunăre, Elba, Oderul, Bodensee şi Adria.

Canalul Rhin-Dunăre este pentru Europa mai important decât Canalul de Suez. Acesta a fost motivul pentru care România a trecut în buget 160 milioane lei pentru construirea unui canal care trebue să lege capitala României cu Dunărea.

Un canal Dunăre-Constanţa.

Mai departe se plănuieşte unirea printr'un canal a portului Constanţa cu Dunărea, prin care se va face posibilă vărsarea Dunării în Marea Neagră printr'un curs mai bun şi mai scurt. Constanţa va câştiga în importanţă maritimă.

Punerea în valoare a navigaţiei noastre fluviale.

Viitoarea diagonală de comunicaţie dintre Marea Nordului, Atlantic şi Marea Neagră, va avea într'o zi un rol epocal, tot atât de important ca acela pe care l-au avut odinioară canalele Suez sau Panama. Cu această cale de comunicaţie navală viitoarea Europă Centrală va dispune de două sisteme de canale — orizontal şi diagonal — adică canalul continental central german şi canalul Rhin-Main-Dunăre. Legăturile celui din urmă vor ajunge cu influenţa lor departe în Orient.

(Viaţa)

Plânge Marea

Plânge marea, plânge valul şi se spulberă turbat,
Că de-atâta tiranie, apele s'au turburat...
Marea îşi lua ea jertfe când şi când, după capricii,
dar s'o faci mormânt de crime, cu enorme sacrificii,
nu se'mpacă-aşa de lesne, vietatea să-i omori,
să-i îngropi adânc în beznă şi mistere şi comori...
Stăpânită de urgie, azi, se lasă'n aparenţă
şi suspină disperată în a tunului cadenţă,
dar... fereşte Doamne, mâine, când s'o 'nfuria deajuns
şi s'o răsbuna cum ştie pe acei ce i-au străpuns
inima şi-al ei domeniu, cu mii bombe otrăvite,
răscolindu-i aşezarea cu cărări netălmăcite...
Iadu'ntreg se va deschide şi va fi amar de lume;
victimele ei deatuncea, înghiţite fără nume,
vor plăti, cu-a lor viaţă şi cu cei rămaşi stingheri,
setea ei de răsbunare, înfruntarea cea de eri...
Plânge marea, plânge valul, dar ghicit-aţi dece plâng?
de s'aude'n depărtare şi dece'n adânc se frâng?...
Plâng de mila omenirii, care-aleargă rătăcită
după glorie deşartă şi se sbuciumă rănită,
fără ideal şi ţintă, hărţuită de destine,
căci natura, vrăjitoarea, fără forţe'n mâni o ţine...
Luptă azi pentru pământuri şi hotare îşi înseamnă;
se omoară, se desbină şi la crime se îndeamnă...
Ce pământ, în vecinicie, îşi va mai păstra hotarul,
când natura, pe-a lui faţă, va svârli distrată zarul?
Va dura puhoi de ape peste scoarţa 'nţepenită
şi va şterge furnicarul cu-a lui soartă mărginită...
O, atunci, va râde marea dece-a fost şi va mai fi,
iar de-atâta biruinţă, *râdeţi, râdeţi, dragi Copii!*

GALLIA TUDOR

Un înger

Un înger, parcă, Te sărută —
Pe ochi, pe frunte şi pe spini;
Pe gura mută...

...Pe ochii'nchişi — dar, plini
De strălucirea bunătăţii Tale!...

..Pe fruntea Ta
Cu linii şi cu planuri
De-ascensiune — ideale:
Elanuri
Dumnezeeşti!....

...Pe spinii Tăi —
Tot ca şi oamenii de răi... —
Ce, totuşi, n'ai vroit
A Ţi-i îndepărta!...

...Pe gura —
Mărgăritar,
Ce nimeni nu-L dispută... —
Cu care nu ne mai vorbeşti
Aşa de simplu — dar,
Aşa de măestrit!...

...Un înger, parcă, Te sărută —
Un înger ca răsura...

CRIDIM

Iubita marinarului

Cer înstelat şi zi senină
Pe rând veniţi şi iar plecaţi!
De ce nu staţi să ascultaţi
Smerita rugă ce vă'nchină
O biată inimă ce-i plină
de-un dor nespus?

Voi valuri ce în goană treceţi
Pe lângă ţărmul împietrit,
Tu vânt ce treci în sbor grăbit,
De ce nu vreţi voi ca să-mi spuneţi
Şi chinul greu să mi-l răpuneţi —
să stau din plâns?

Pe'ntinsul apelor plecat-a
Iubitul meu în calea grea;
Tu pescăruşule n'ai vrea
Să-mi spui de valurile'nfrânt-a?
Cum aşi putea să'nduplec soarta
să mi-l redea?

Putut-au alţii să revină
Din calea fără de sfârşit!
El nu cumva a îndrăgit
Sirena albă ce suspină
In nopţile cu lună plină
pe marea rea?

Trec păsările în sbor iute
Grăbind spre cuiburile lor;
Din ochi le urmăresc cum sbor!
Un cuib avem şi noi iubite,
Uitat-ai clipele trăite
şi al meu dor?

O Mare, tu ce ai menirea
De-adânc mormânt sau paradis
Acelora ce le-a fost scris
Să-ţi ceară ţie fericirea,
O clipă doară uită-ţi firea
şi mi-l redă!

Ţi-oi da în schimb tot ce mi-i cere,
Afară de al meu iubit!
Din toate câte ai dorit
Ţi-oi da şi lacrimile mele
Ca să-ţi clădeşti valuri din ele
la nesfârşit!

Dar din spre larg ce se iveşte?
O mare, tu m'ai ascultat!
In orizontu'ndepărtat
Se vede-un punct ce'ntruna creşte;
Cu ochii celei ce iubeşte
eu l-am zărit!

Iubitul meu! Il văd acuma.
Iubitul drag s'a-înapoiat;
Şi Doamne, cât l-am aşteptat!...
O Mare, tu iartă-mi minciuna,
Căci lacrimi nu mai am nici una,
destul ţi-am dat!

VENERA Lt. C-dor F. POPESCU

Marina Română

Viteaza Marină Regală,
Cu nave călite de val,
Pe ape, a-tot-triumfală,
Cu-a ta furtunoasă rafală,
Schimbat-ai destinul naval,
Cu-al provelor tale pumnal.

Un vifor e distrugătorul,
Țâșnind din talaz în talaz ;
Al Moscovei, biruitorul,
Spre alte izbânzi își ia sborul,
Purtând pavilionul viteaz
La luptă de-apururea treaz.

Canonierele noastre,
Trudite de'naltul tangaj,
S'avântă pe 'ntinsuri albastre,
Veghind între ape și astre,
In zile și nopți de dragaj,
Cu neobosit echipaj.

Și zvelte vedete rapide,
Mereu își iau drumul spre Nord,
Pe cețuri și unde livide,
Delfinul turela-și închide,
Și merge tăcut spre fiord,
La posturi de luptă pe bord.

Pe fața bătrânului Istru,
Își ia monitorul avânt,
Și tunu-i s'aude la Nistru,
Când trage'n barbarul sinistru
Și-al Marelui Ștefan pământ,
Tresare la glasul lui sfânt.

Din fumuri mongole și slave,
Surprinse pe mare, la larg,
Din vii submarine și nave,
Marina făcut-a epave,
Ce'n urmă pe valuri se sparg,
Lăsând doar frânturi de catarg.

Lt. Comandor MARIUS VERBICEANU

Idilă marină

Pe glasul nopții curg tăceri,
Pe raza lunii mângâeri,
Pe apa cerului umbriri,
Pe cerul apei
Tresăriri,
Pe-argintul undei adieri,
Pe șoapta vântului plăceri,
Pe-al luntrei tainic sbor
Visări,
Pe urma vâslei
Depărtări,
Pe două chipuri vii dorinți,
Pe-aprinse buze
Rugi fierbinți,
Pe trupul gingaș
Desmerdări,
Pe gura mică
Sărutări.

NICOLAE SPOREA

Venim la tine, Basarabie !

Venim din nou la tine, Basarabie,
Sfânt cimitir în care dorm strămoșii,
Plaiu românesc stâlcit de bice roșii,
Venim din nou la tine, Basarabie !

Cu fiecare inimă-o corabie,
Spre-a lacurilor tale dulce salbă
Venim, să'mbrățișăm Cetatea-Albă
Cu fiecare inimă-o corabie !

In fiecę catarg clătind o sabie,
E fiecare marinar un munte
Și soarele din cer, bonet de frunte —
In fiece catarg clătind o sabie !

Venim din nou la tine, Basarabie :
Ne arde a batjocurii podagră ;
Prin bălți, prin Deltă și pe Marea-Neagră,
Venim din nou la tine, Basarabie !...

Cap.-timonier DAN V. GH.

Panou naval

Vuia cumplit văzduhul fără zare,
Când gâturi de oțel scuipau șrapnele
Și către cer sburau grăbite stele
Cu trene de comete călătoare.

Râdeau, haotic, valuri sfredelite
De trei „distrugătoare" prinse'n luptă,
Care svârleau pieirea'n bezna ruptă
De fulgere și trăznete — oțelite.

Involburări de spume clocotite
Cerșeau ofranda monștrilor în noapte ;
Obuzele se fugăreau răscoapte,
Mușcând la rădăcini de stalagmite.

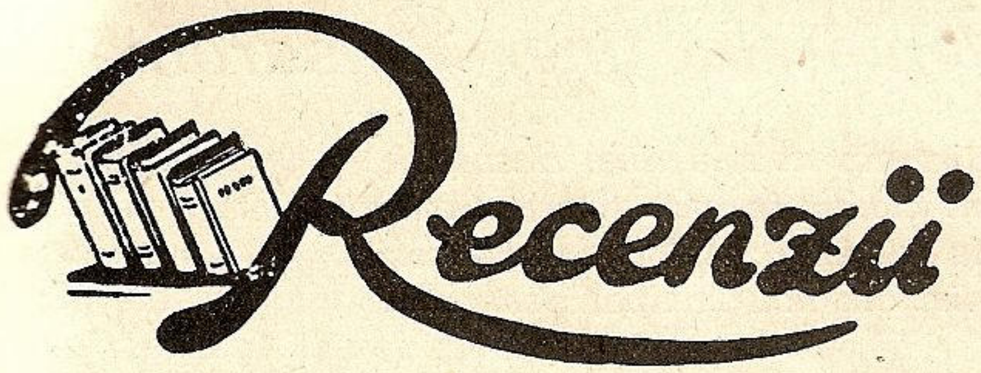
Cu scrâșnete 'ntre dinții plini de zgură
Matrozii 'ncarcă gurile flămânde,
Când o havană de oțel pătrunde
In nava inamică, pe-o spărtură.

Un răgnet ca de fiară 'njunghiată
Peste-un vulcan ce tumultuos erupe :
E „Moscowa" dușmană, ce se rupe
In cioburi de epavă 'nsângerată.

. . . . . .

Din cerul sur s'a prăbușit în mare
O stea, curgând pe scocuri de lumină —
Fug umbrele'n mantie de hermină,
Și zori s'aprind în sfeșnice de zare.

MARIAN DEM.-CORĂBIERUL



CĂRŢI ŞI REVISTE *)

de SCARLAT PREAJBĂ

● In biblioteca italiană intitulată *Collana di monografie sugli eroi del Mare, del cielo e della terra,* apar istorisiri în broşuri cari pot fi citite de tineri, în special, şi de maturii care doresc a fi iniţiaţi în lecturile bogate în aventuri marinăreşti, care plac şi captivează. Această lectură e urmărită cu sete, căci e redată în stil uşor, limpede şi curgător ca apele etern mişcătoare pe întinsul pământului. Textul e însoţit de ilustraţiuni sugestive. E o publicaţiune tipărită la Roma, cu conţinut mic (32 pagini) şi preţ ieftin (2 lire), aşa fel ca să poată fi la îndemâna oricărei pungi.

● ANGLIA SAU GERMANIA ?, de *Karl Olivercrona* (Lübeck). E o carte tradusă din limba suedeză. Sunt înfăţişate cele două mari puteri, în situaţiuni diametral opuse, cu problemele lor diferite, cari au dus, fatalmente, la războiul actual.

● ANEXIUNILE ANGLIEI, de *Ferdinand Gral* (Berlin). E o carte bazată pe realităţi şi fapte istorice, care e bine să fie cunoscute de orice intelectual. Sunt cifre care vorbesc cât trebue, pentru acei întârziaţi, în a fi în curent cu stările de lucruri existente, odinioară şi acum, ale Angliei. Această hrăpăreaţă ţară şi-a condus politica, dela Londra, numai prin anexiuni desprinse din posesiunile puterilor din Europa, America-de-Nord, America centrală, Asia, Australia, Polinezia şi Africa. Datele, în documente, cifre şi hărţi demonstrative, sunt interesante şi concludente ; pot fi urmărite cu interes ; pun la curent, pe cititor, cu întreaga situaţie a imperiului colonial britanic, — creaţiune fictivă şi hibridă.

● NOUS AVONS ÉTÉ TRAHIS... *La tragédie tchécoslovaque 1938. E. Moravec* (fost colonel de stat major al armatei cehe). (Praga. Editions „Orbis"). Pentru cunoaşterea istorică a evenimentelor, sub care trăim, viitorimea va avea nevoe de atari cărţi, cum este aceasta, cu titlul de mai sus. Autorul, pe când se găsea ca profesor al şcolii de război din Praga, s'a manifestat în câmpul publicistic, pledând pentru cauza patriei sale, ca orice ofiţer activ, aşa cum era dirijată concepţiunea conducerii superioare centrală a ţări sale. Astăzi, după răsturnarea tuturor calculelor, greşit făcute odinioară, vede şi el, autorul, că fatalitatea se însărcinează, întotdeauna, să corecteze abaterile dela realităţile istorice naturale. Documentul de faţă, prezentat prin cartea colonelului Moravec, trebue citit, căci el exprimă adevăruri cari de mult era bine să fie cunoscute.

● JAPONIA, REGINA ASIEI, de lt. comandor *Marius Verbiceanu* şi *Em. Timiş* (tip. „Eminescu", Bucureşti 1942). E precedată de : scrisoarea d-lui *Kiyoshi Tsutsui,* ministrul Japoniei, adresat poporului său la declararea războiului în Pacific. Din partea autorilor e îndreptat un mesagiu către poporul japonez. Interesanta carte conţine mai multe capitole, cari iniţiază, pe cititor, în cunoaşterea imperiului şi poporului brav din Extremul-Orient, de care suntem legaţi noi, românii, prin lupta comună ce ducem pentru aceiaşi cauză sfântă a aliaţilor noştri, strânşi uniţi de Axa Berlin-Roma-Tokio. Primul capitol : *scurt istoric,* ne introduce în cunoaşterea Japoniei, cu tot trecutul acestei minunate ţări ; urmează *renovatorul,* Mutsu-Hito, devenit Meiji-Tenno, cu acel crez unitar contopit în *împăratul, naţiunea* şi *patria* niponă ; se descrie apoi *organizarea muncii ; forţa armată japoneză* întemeiată pe lozinca militară *credinţa în victorie ;* capitolul despre *marină* e desvoltat cu competenţă, deoarece biruinţele, de totdeauna şi de acum, ale Japoniei, au fost şi sunt câştigate prin operaţiunile pe ape, de către marină, fiind ajutată de aviaţie şi de trupele de uscat ; se expune *talentul de colonizare* al Japoniei ; se vorbeşte, în capitole aparte, despre *Singapore, Indiile Olandeze, Australia, Coreea, India, Manciukuo* şi despre *China;* apoi se tratează situaţia în care se găseşte *Anglia* prăbuşită ; se descrie *Pacificul* în lumina evenimentelor actuale, în care se arată punctele strategice speciale ocupate de Japonia şi situaţia generală în Pacific. Finalul acestei bune cărţi se închee cu *concluzii* enumerate în punctele următoare: 1. Războiul din Pacific i-a fost impus Japoniei ; 2. Poporul nipon şi armata luptă pentru propria existenţă ; 3. Soarta războiului şi a lumei se va hotărî în Pacific ; 4. Prin cucerirea Singaporelui se atrage şi prăbuşirea dominaţiei Angliei în Pacific şi în Extremul Orient ; 5. Colaborarea puterilor Axei, cu ţinuturile din Extremul-Orient, va desrobi Asia-mare; 6. Australia va fi, în curând, cucerită de japonezi ; 7. Prin pierderea coloniilor engleze se atrage şi prăbuşirea completă a imperiului britanic ; 8. De aci, prin victoria finală japoneză, revine şi instaurarea nouei ordine în Asia-mare. In afară de text, cartea e însoţită şi de ilustraţiuni cari întregesc capitolele desvoltate. Lucrarea d-lor lt. comandor Marius Verbiceanu şi Em. Timiş e instructivă, place cititorilor şi foloseşte prin adăogirea la cunoaşterea de aproape a Japoniei, de care România e strâns legată prin alianţa ei ; noi o recomandăm cu toată căldura.

● CARTEA MARINARULUI INCEPĂTOR, de locot. Eduard Ghezzo, din marină, e o bună lucrare destinată pentru şcolile din regiunea apelor, pentru cercetaşi, premilitari şi iubitorii apelor ; e tipărită de ministerul culturii (Bucureşti, tip. „Bucovina"). Această carte are o prefaţă scrisă de d. Apostol Culea. Pentru cei peste 400 km. ai Mării Negre şi pentru lungimea Dunării, această iniţiere e binevenită, în practica meşteşugului marinăresc necesar şi specialiştilor, dar şi amatorilor iubitori ai apelor. Şcolile pescăreşti, îndeosebi, au nevoe de asemenea carte. Dar şi membrii Ligii Navale Române vor să fie iniţiaţi în această îndeletnicire. Materialul strâns, în cele 170 pagini, e instructiv şi interesant. Citâm câteva titluri, spre a se vedea alcătuirea capitolelor : *începuturile navigaţiei, despre bărci, catarge, cârma, îmbarcaţiuni ; vâslirea, tragerea la rame, plecări, acostări, volte ; pavilioane ; jurnal de bord ; salvarea dela înnec ; scafandru; felurite vase; marina de război ; nave de luptă ; personalul ; porturi, poliţia porturilor ; flux şi reflux ; harta globului; aparate ajutătoare la navigaţie; meteorologie.* E un stil limpede, uşor şi o limbă curată. Sunt fotografii, desenuri şi hărţi. E o lucrare bine prezentată şi îngrijită chiar tehniceşte. O recomandăm celor cari doresc să fie iniţiaţi în chestiuni de asemenea natură.

● D-l GH. DEM. ANDREESCU aduce un mare serviciu tineretului prin ale sale povestiri prelucrate : şi anume ILIADA şi ODISSEEA lui HOMER, prezentate frumos tehniceşte şi bine scrise. Ambele cărţi sunt în a II-a ediţie revăzută şi adăogită. *Iliada* are şi o prefaţă de d. profesor Const. Kiriţescu, ca o carte de vizită de intrare a cărţii d-lui Andreescu în lumea cititorilor ; căci „autorul a avut dibăcia de a păstra frumuseţile de prim ordin, degajându-le de mulţimea detaliilor, precum şi talentul de a păstra vigoarea şi farmecul stilului". „Ca atare, povestirea ia înfăţişarea unui basm, care se ascultă ori se citeşte cu viu interes". „Plăcând, ea instruieşte în acelaş timp". Iar Odisseea are cartea de recomandaţie a d-lui I. Alex. Brătescu-Voineşti : „Cu o dibăcie vrednică de toată lauda, d-sa a ştiut să aleagă şi să păstreze toate podoabele acestei comori literare, într'atât, încât chiar şi acei ce o cunosc bine, în original, nu-şi pot da seama ce a lăsat deoparte, decât controlând capitol cu capitol amândouă textele". „Limba neaoş românească şi claritatea stilului fac din citirea acestei cărţi un adevărat deliciu intelectual". Deci, recomandările prefaţarilor sunt indicii că ambele cărţi ale d-lui Gh. Dem. Andreescu pot să fie

*) Se recenzează numai publicaţiile primite la redacţia revistei noastre.

citite de copii, de tineri, de intelectuali şi chiar de muncitorii manuali, în orele lor libere. Fiecare carte e precedată de o introducere a autorului, instructivă şi lămuritoare pentru acei cari înţeleg şi apreciază strădaniile d-lui Andreescu, care a urmărit prin repovestirea *Iliadei* şi *Odisseei* un singur scop: „Să scriu românește — spune d-sa — pentru cei tineri, povestindu-le lucruri vechi și frumoase de cari se leg sufletul lor pentru totdeauna. Mai târziu, când vor fi oameni în rândul lumii, poate își vor aduce aminte că în tinerețe au simțit o vie emoție din lectura literaturii clasice și atunci se vor apuca să o cultive temeinic".

Faţă de aceste citate, recomandaţiuni şi lămuriri socotim că ambele cărţi ale d-lui Andreescu vor fi procurate de orice tânăr sau om matur.

● Am semnalat revistele notate mai jos, în numărul precedent (1-2/1942), despre care am vorbit mai pe larg; iar acum le însemnăm numai aci: *Gazeta Transilvaniei* (Braşov, anul 105); *România viitoare* (anul II, săptămânală); *Muncitorul naţional român* (nr. 9); *Buletinul direcţiunii speciale autonome a Dunării maritime* (nr. 6-12); *Revista Fundaţiilor Regale* (nr. 3); *Südost-Echo* (anul XII, Budapest-Wien); *Gazeta cărţilor* (anul XI, Bucureşti, strada Leonida, 4, director: prof. D. Munteanu-Râmnic); *Viaţa Basarabiei* (cu sediul, provizoriu, în Bucureşti, dar statornic în Chişinăul nostru); *Tinerimea română,* e revista societăţii cu acelaş nume; *Buletin informativ bilunar* (anul III, nr. 49, Martie c.); *Progresul* (nr. 135—136); *Corespondenţa economică* (anul XXIV); *Revista de igienă socială* (anul XII, director: dr. C. Banu); *Buletinul demografic al României*, anul XI; *Avântul,* anul XV, apare în Petroşani (jud. Huniedoara); *Natura,* apare lunar, e în al XXXI-lea an; *Buletinul bursei Bucureşti,* anul XIV; *Vremea războiului,* apare săptămânal.

● VOX e o revistă, care apare în limbile germană, română şi greacă (text şi ilustraţiuni); e săptămânală.

● EUROPA NOUĂ, apare la Berlin, şi în limba română; anul IV, lunar; text şi ilustraţiuni în legătură cu problemele viitoarei aşezări a statelor europene; publică articole şi despre România.

● CONVORBIRI LITERARE e buna revistă de sub direcţiunea cărturarului I. E. Torouţiu, care este ajutat de tinerii: Alex. Ionescu, Teod. Al. Munteanu şi Şt. Cuciureanu (sediul: str. Argentina 39, Bucureşti III). Conţine un material din cel mai selecţionat, scris de cei mai reputaţi condeieri ai neamului românesc. Se găseşte pe punctul de a intra în al LXXV-lea an al apariţiei acestei vechi reviste.

● ARDEALUL, apare în Bucureşti, săptămânal, sub noua direcţiune a d-lui dr. Const. Hagea; revistă interesantă, de afirmare a aspiraţiilor naţionale.

● TRANSILVANIA, anul X, seria II, nr. 4-5/1942; apare lunar sub conducerea d-lor: general Barbu Pârâianu, Gheorghe I. de Ferenczy şi Ion C. Ojog; iar secretar de redacţie este Niculae Rusu. Semnează articole d-nii: Nicolae Ţimiraş, Gala Galaction, Ion Ojog, Gheorghe I. de Ferenczy, Scarlat Preajbă, Pamfil Giorgian, arhitect N. Smigelschi, I. U. Soricu, G. Tutoveanu, Al. Iacobescu, Vladimir Corbeasca, Leonard Divarius, Guido Landra, D. Iov, Al. Gr. Piepteanu, I. Lugoşianu, d-na Amalia Ciocârlan de Ferenczy, Vasile Al. George, Volbură Poiană Năsturaş, Şerban Bascovici, Mircea Ovidiu Savu.

● ROMÂNIA EROICĂ, anul V, n-rele 9-10, e o bună revistă pentru promovarea românismului; apare lunar, sub direcţiunea d-lui Ion Colfescu-Delaturda, prim-redactor e d. Cridim (sediul: Bucureşti, str. Antim, 19). Colaborează în acest număr: I. Gr. Perieţeanu, I. Colfescu-Delaturda, Ioan Al. Bran-Lemeny, G. Făcăoaru, Ion Pajură, Elena Bacaloglu, Alexandrina G. Cantacuzino, Al. T. Stamatiad, Cridim.

● ROMÂNIA AERIANĂ este organul pentru difuzarea problemelor aeriene, aviatice, radiofonice şi de aerochimie; a intrat în al XVI-lea an de apariţie (sediul: Bucureşti, calea Floreasca 13).

● TRIBUNA e un bun ziar, care apare la Braşov (strada Regele Carol I, 56—58); se află în al V-lea an; redactor responsabil: Simion Anderco.

● VIAŢA SĂCELEANĂ, e proaspăt apărută (anul I, nr. 1, pe Martie a. c.); se tipăreşte în Braşov, dar sediul revistei e în comuna Baciu-Săcele (Jud. Braşov). E scrisă bine, sub grijea unui comitet compus din preoţi şi intelectuali din localitate şi împrejurimi; redactor responsabil e preotul Victor Marin.

● LICURICI e revista elevilor liceului B. P. Haşdeu, din Chişinău, ce apare lunar sub grijea societăţii cu acelaş nume; e scrisă de profesori şi elevi, ceeace constitue o perfectă colaborare: unii îndeamnă, iar ceilalţi sunt stimulaţi prin vegherea şi direcţia ce li se dă de sus. Insăş d. V. Harea, directorul liceului, arată în *drum bun:* „Apariţia unei publicaţii editate de şcolari, în ţinutul desrobit de urgia unei ocupaţii streine, este mai mult decât o acţiune de încurajare şi îndrumare a sufletelor tinere către desfătări sufleteşti superioare pentru unii, către exerciţii pline de promisiuni atrăgătoare, în vederea unei activităţi intelectuale serioase în viitor pentru alţii. Titlul revistei *Licurici* e o dovadă că tinerii ei redactori şi colaboratori, cu acelaş simţ al realităţii, ca şi întemeietorii revistei nu sunt stăpâniţi de ambiţii nemăsurate". Salutăm apariţia tinerei reviste basarabene, căreia îi dorim viaţă eternă — cât a României eterne.

● FURNICA, organ de cultură şi propagandă cooperativă, apare lunar, în Bucureşti (str. col. Pleşoianu, 45 b), de 25 ani, sub direcţiunea d-lui V. Ghenzul.

● PĂMÂNTUL, apare bilunar, cu program social-literar; se găseşte în al XI-lea an dela înfiinţare, sub priceputa conducere a d-lui Eugen Cialîc, în Călăraşi: strada Vânători, 127. Salutăm reapariţia acestei bune reviste, în care îşi dau întâlnire consacraţii scrisului românesc. In numărul recent apărut au publicat: Şt. Vlădescu (preşedintele federaţiei naţionale a presei provinciale), Eugen Cialîc, Victor Eftimiu, arhim. Scriban, etc. Ultima pagină are o bogată bibliografie alcătuită de A. M. Elefterescu şi Ion I. Bocan.

● ORIZONTURI este revista asociaţiei profesorilor secundari din Galaţi, ce apare, lunar, de patru ani, în bune condiţiuni redacţionale şi technice. Conţine un selecţionat material în proză şi versuri. In articolul prim d. E. Caraman, preşedintele şi directorul, explică şi justifică întreruperea apariţiei acestei bune reviste.

● MUNCITORUL NAŢIONAL ROMÂN, de sub direcţiunea d-lui Pan M. Vizirescu, apare din ce în ce în mai perfecte condiţiuni ca text şi ilustraţiuni. Numărul recent e o adevărată expoziţie iconografică, ce place şi încântă. Ochii şi mintea privesc şi primesc satisfăcător. Misiunea Domnului Iisus Christos este redată în imagini şi articole instructive. Laude colaboratorilor acestei excelente reviste se cuvin şi le dăruim din plin.

● GAZETA ŢĂRII apare în al II-lea an, sub direcţiunea d-lui George Gregorian (cu sediul: str. Edgard Quinet, 5, Bucureşti); e organ de luptă pentru reîntregirea Ţării, cu articole ce stau nemijlocit în legătură cu problemele vitale ale neamului românesc. In ultimul număr, special, apărut, au colaborat scriitorii: George Gregorian, Teodor Scarlat, g-ral Alexe Anastasiu, Ladmiss Andreescu, Petre Bellu, Ion Th. Ilea, g-ral G. Dabija, d-na Alexandrina Cantacuzino, Scarlat Preajbă, Adrian Sânger, F. C. Pajişte, Sanda Sideri, Aug. Constantinescu, Lizette Gavrilă, St. Verşescu-Sandomir, Coca Farago, Mircea Furtună, etc.

● Revista „GAZETA MILITARĂ", al cărei director este d. general Virgil Economu, de când a intrat în al IV-lea an al apariţiei, continuă să ocupe un loc însemnat în publicistica românească, prin gruparea câtorva pene scriitoriceşti cunoscute, în jurul acestei se-

rioase reviste şi prin publicarea atâtor studii riguros puse la punct şi a diferitelor cronici de perfectă actualitate, care oglindesc stările de fapte a problemelor ce preocupă pe orice cetăţean şi ostaş al ţării, în împrejurările de acum. Articolele sunt îmbogăţite de o serie întreagă de ilustraţiuni artistic redate. Nu lipseşte cultul oamenilor mari, din prezent şi trecut; sunt pagini întregi consacrate eroismului legendar românesc; e nelipsită cronica războiului nostru sfânt, scrisă de directorul revistei; sunt înşirate o mulţime de episoade, desprinse din sângeroasele bătălii desfăşurate pe frontul de răsărit; sunt expuse diferite învăţăminte trase din tactica şi strategia actuală; iar, în final, este o bogată cronică — prezentată sub titlul „idei, fapte, oameni" — în care cititorilor li se înfăţişează panorama evenimentelor culturale-militare ce se perindă înaintea ochilor noştri. In numărul recent apărut întâlnim numele următorilor scriitori: generalii Virgil Economu, Alexe Anastasiu, Petre Vasilescu, Ion Anastasiu, N. Ionescu, colonel P. Jinga, ing. Cezar Cristea, Scarlat Preajbă, C. Panaitescu, lt. colonel Justin Stancovschi, etc.

● Am primit, la redacţie, broşura intitulată *Proclamarea d-lui prof. onorar N. Vasilescu-Karpen dr. honoris causa al Politechnicei din Bucureşti,* la care au răspuns, prin scrisori, d-nii Mih. Antonescu, vicepreşedinte al consiliului, general Sichitiu, fost ministru, c. amiral N. Păiş, ministru subsecretar de Stat al marinei; iar cuvântări au rostit d-nii prof. C. C. Teodorescu, rectorul politechnicii din Bucureşti, prof. C. Buşilă, ministrul lucrărilor publice şi răspunsul d-lui prof. N. Vasilescu-Karpen.

● BULETINUL POLITECHNICII DIN BUCUREŞTI, apare de 13 ani; publicaţiune trimestrială; conţine material de Geometrie, Analiză matematică, Nomografie, Teoria grupelor, Fotogrametrie, Mecanică, Chimie, Petrografie, Anatomie morfologică, Electrotechnică, Telefonie, Radio-technică, Guri de foc, Economie agricolă, Arhitectură, etc.

● ALBINA, foaie săptămânală pentru popor; redactor: D. Ciurezu; editată de Fundaţia culturală Regală „Regele Mihai I". Se găseşte în al 45-lea an. (Sediul: strada Latină, 8, Bucureşti III). Conţine text şi ilustraţiuni adaptate cititorilor poporani, cu articole folositoare şi plăcute. E unica publicaţiune, în acest gen, în ţara noastră. Cine vrea să facă un bine, să înzestreze orice bibliotecă, plugar sau tânăr, cu această bună revistă, mai cu seamă că abonamentul costă numai 200 lei pe an, să o facă, contribuind la răspândirea luminii în rândurile celor care au nevoe decât mai multă lumină.

● ŞCOALA ŞI VIEAŢA, e *revista asociaţiei generale a învăţătorilor din România* (cu sediul: str. Sf. Apostoli, 14, Bucureşti); director: Teodor D. Iacobescu. Apare de 12 ani. Cuprinde: studii-documentare, cronică, cărţi-reviste şi buletin, chestiuni privitoare la această asociaţie.

● REVISTA INFANTERIEI apare lunar; e în al XXXXVI-lea an; conţine interesante studii şi teme strâns legate de armă, cum şi episoade din actualul război.

● BULETINUL POMPIERILOR ROMÂNI este organul informativ care se ocupă cu prevenirea şi stingerea incendiilor. Apare de 14 ani, în Bucureşti. Cuprinde articole potrivite programului şi material inspirat extras din 12 reviste streine. A fost înfiinţat de colonelul Gh. Pohrib, decedat la 30 Decemvrie 1941.

SCĂRLAT PREAJBĂ

Istoricul reglementării navigaţiunii pe Dunăre

de avocat dr. P. Manolescu

Nu ştiu dacă toţi Românii şi-au dat seama cât de organic e legată istoria noastră de Dunăre. Fluviul acesta care izvorăşte, de undeva din Germania, care străbate cu apele-i bogate şi prielnice navigaţiei, jumătate din Europa, ne-a ales pe noi tezaurizatorii neînchipuitelor sale foloase, vărsându-se prin ţara noastră într'o mare, care — în virtutea aşezării şi dependenţii ei geografico-economice — poate fi pe drept cuvânt socotită românească.

Fără Dunăre, istoria noastră ar fi infinit mai săracă, mai lipsită de viaţă. Fără Dunăre, importanţa economică a României s'ar şterge, s'ar bagateliza. Dunărea ne defineşte fizionomia de Europeni, ne circumscrie poziţia noastră-cheie, în răsăritul continentului.

Pornind dela aceste premize, distinsul *avocat d. dr. P. Manolescu,* într'un bogat şi bine documentat studiu de drept internaţional, a trasat luminos şi sistematic istoricul navigaţiunii pe Dunăre şi desvoltarea însemnătăţii economice a fluviului. Autorul priveşte problema sub aspectul ei de drept internaţional, din unghiul căreia chestiunea Dunării este încă departe de a fi rezolvată. D-sa insistă asupra etapelor parcurse de Europeni, până când Dunărea s'a transformat în ceea ce trebuie să fie pe drept cuvânt: o *principală arteră de comunicaţie între popoarele continentului.*

Teoria liberei navigaţiuni pe apele curgătoare internaţionale, afirmă d. dr. P. Manolescu în introducerea lucrării sale, *a fost larg admisă în antichitate, dar a rămas aproape necunoscută în timpul feudalităţi. De abia Convenţiunea Naţională Franceză, în 1792, o face să renască.*

Prin câte furtuni, prin câte discuţii şi nedumeriri, a trecut această idee de liberă navigaţiune, dela 1792 şi până astăzi, iată ce ne înfăţişează cartea d-lui *avocat dr. P. Manolescu.* Câte nedreptăţi şi dibueli, câte încălcări ale dreptului internaţional, până când s'a creiat un regim internaţional al Dunării, în stare să oblige Statele riverane la o ţinută unitară, la un tratament în conformitate cu cerinţele dreptului internaţional.

Astăzi, societatea evoluiază spre concepţia că *„toate râurile vărsându-se în mare, sunt destinate de natură comerţului lumii".* Este teora lui Bluntschli, pe care autorul „Istoricului Reglementării navigaţiei pe Dunăre" o examinează sub diferitele ei aspecte, economice dar mai ales juridice.

D. avocat dr. P. Manolescu, care a scris un studiu de drept internaţional, făcând paralel o pasionantă biografie romanţată a Dunării, scrisă cu nerv şi culoare, ajunge la concluzia autodeterminării româneşti asupra regimului internaţional Dunărean, autodeterminare pe care o justifică poziţia noastră. Dreptul de a soluţiona singură problemele dunărene, ni l'au recunoscut abia după lungi discuţii diplomatice puterile străine. Studiul d-lui *avocat P. Manolescu* înfăţişează aceste discuţiuni, în lumina lor ştiinţifică şi istorică, din păienjenişul căreia reiese clar şi hotărît dreptul nostru firesc asupra celui mai mare fluviu navigabil al continentului.

(gsb)

O nouă carte în limba germană despre chestiunea Dunării

de Gr. Antipa. Die Donau. Ihre politische und wirtschafliche Bedeutung im Leben des Rumänischen Volkes. (Bukarest. Die Dacia Verlag 1941).

Una din marile chestiuni de importană europeană care cere o rezolvare definitivă prin noua organizare a Continentului după acest război, este fără îndoială chestiunea veche a Dunării. Deaceea, lumea din toate ţările trebue să cunoască din timp şi cât mai obiectiv adevărul cu privire la această mare arteră de comunicaţii a Europei, în conformitate cu interesele superioare ale economiei continentale, fără să ignoreze şi pe acelea ale statelor riverane.

Multe cărţi au fost scrise, în mai multe ţări europene, asupra „chestiunii Dunării", însă ele au urmărit formarea unei opinii pentru un anumit stat. Marile puteri ca: Rusia, Turcia şi Austria Habsburgică căutau numai satisfacerea intereselor lor politice şi economice, în detrimentul naţiunilor mici fără să se gândească la posibilitatea că ar putea laolaltă coopera pentru îmbunătăţirea talwegului şi uşurarea navigaţiei. Rusia, pentru a evita regresiunea portului Odesa, şi totodată pentru a distruge porturile româneşti Galaţi şi Brăila, au smuls cu forţa gurile Dunării.

In Congresul dela Viena din 1815 şi apoi complectat prin Tratatul dela Paris din 1856, s'a stabilit principiul general privitor la libertatea navigaţiei pe fluviu. El însă a rămas literă moartă. Căci fiecare urmărea scopurile sale, mereu în contradicţie cu interesele celorlalte state care nu se lăsau mai prejos. Numai România, ţara Gurilor Dunării —a cărei soartă e strâns legată de fiinţa acestui fluviu, — ea fiind riverană pe 1.100 km. din lungimea traectului său inferior, cel mai important, plus Gurile — nu are nici un interes special care să fie în contradicţie cu economia generală. Deşi stat mic, ea a dus în trecut mari lupte pentru menţinerea în drepturile sale şi pentru apărarea libertăţii navigaţiei pentru pavilioanele străine, cari îi căuta aci bogăţiile. Deasemenea a cheltuit mult pentru înlăturarea obstacolelor depuse de aluviuni pe albia principală şi la Guri, dar a fost singură şi deci slabă în lupta pentru înlăturarea obstacolelor politice care îi stăteau în cale. Cel mai mare adversar al libertăţii navigaţiei pe Dunăre s'a dovedit a fi *Rusia,* care nutrea planuri de expansiune teritorială şi *Anglia* care se amesteca în afacerile Dunării printr'o inexplicabilă pretenţiune de „a fi pretutindeni".

Deaceea cu bucurie şi interes deosebit salutăm importanta lucrare apărută mai întâi în româneşte (ediţia din 1940) apoi în 1941 tradusă în limba germană de vredinica editură „Die Dacia Bucher", fiind pusă la punct cu schimbările politice din cursul acestui război.

In această lucrare sunt descrise cu multă obiectivitate şi competenţă — atât istoricul chestiunii Dunării, cât şi principiile ce trebuesc să stea la baza politicei ce va urma în viitor, spre a-i da chestiunei o soluţionare dreaptă.

Chestiunea Mării Negre

de d. Prof. Univ. Gheorghe I. Brătianu

Problema Mării Negre a devenit atât de acută, încât i s'a rezervat un curs aparte la Facultatea de Filosofie şi Litere, încredinţându-se predarea d-lui profesor *Gh. I. Brătianu.*

Problema pe care o tratează distinsul profesor se poate rezuma astfel:

„Trăind la o răspântie de drum, de culturi şi din nefericire de năvăliri şi imperialisme, *muntele* şi *marea* ne hotărăsc destinul".

„Marea şi spaţiul dintre Dunăre şi Crimeea e spaţiul nostru de securitate. Rusia a căutat, în setea ei de expansiune, spre Sud, spre Strâmtori, să ne înăbuşe. Muntele şi marea au fost elementele esenţiale ale României Mari" .

Redăm ce s'a scris în 1941 de ziarul „Volkischer Beobachter", pentru ca în numărul viitor, când vom fi în posesiunea întregului curs, să vorbim mai pe larg:

„De curând, într'o conferinţă, d. Prof. Gheorghe Brătianu a aruncat în discuţie cuvintele: „Spaţiul de siguranţă al poporului român". Asta însemnează că dacă nu avem dominaţia Carpaţilor şi libertatea Mării — condiţii esenţiale ale existenţei noastre, — atunci viaţa şi independenţa noastră naţională este sugrumată.

„Poporul român a confirmat constatările d-lui Prof. Brătianu; de aceea, înaintarea pe coasta acestei Mări, spre punctul de sprijin Odesa, va aduce cu sine garantarea situaţiei teritoriale actuale, aşa cum înaintarea spre Mare a Regelui Carol I a adus cu sine independenţa României.

„De aceea lupta României pentru poziţia ei la Marea Neagră este strâns legată de lupta Europei împotriva bolşevismului. România este deplin conştientă de poziţia ei la Marea Neagră care trebue apărată de ameninţarea sovietică, singura care periclitează siguranţa acestui popor. In felul acesta se explică dorinţa României de a avea puncte de sprijin şi sfere de influenţă pe coasta Mării Negre.

„Cercurile româneşti recunosc că lupta României nu are valoare decât atunci când împreună cu aliaţii ei, va reuşi să schimbe structura politică a Rusiei, formând astfel o zonă de siguranţă la Marea Neagră. Situaţia aceasta va duce după sine o revenire la planurile din 1939, la care România — în urma redobândirii provinciilor pierdute — este perfect îndreptăţită".

Italia e Inghiltera

de Virginio Gayda (Ed. „Giornale d'Italia") Roma, 1942; în -8, 560 p. 35 lirete.

Această carte alcătueşte istoria, întemeiată pe documente, a politicei britanice faţă de Italia şi explică necesitatea de neînlăturat a actualului conflict. Perfidul Albion apare la lumina documentelor de netăgăduit, cu toate lăcomiile şi fără-de-legile sale. Uneltirile, corupţia, slăbiciunile şi tot alaiul de păcate, care alcătuiau uneltele „de lucru" ale Angliei sunt înfăţişate cu ajutorul mărturiilor culese de pretutindeni şi cu obiectivitate care face mare cinste celebrului ziarist italian care conduce marele ziar „Il giornale d'Italia".

Asociaţia Turistică Italiană a publicat cele mai noi hărţi ale Rusiei şi ale Oceanelor

Asociaţia turistică italiană a publicat de curând două hărţi: una cuprinzând *Rusia europeană cu ţinutul Caucazului,* şi cealaltă *Rusia Asiatică,* respectiv la scara de 7.500.000 şi 15.000.000, având deci o suprafaţă suficientă pentru a se putea urmări pe ele toate fazele biruitoare ale armatei aliate. Ca o anexă, aceste două hărţi, au câte un text ilustrat cu vederi din cele două regiuni, alese după criteriul elementului caracteristic.

In acelaş timp, Asociaţia turistică italiană a mai tipărit şi o a treia hartă: *Harta Oceanelor.* Oceanul Pacific îşi are locul de onoare pentru ca astfel să poată fi urmărit, în toată continuitatea lui, câmpul de acţiune unde se desfăşoară evenimente hotărîtoare pentru istoria contemporană. Şi această hartă este însoţită de un text care printre altele cuprinde şi cifrele esenţiale cu privire la consistenţa Imperiilor care s'au alcătuit pe ţărmurile acestor întinse ape.

Trebue să amintim că Asociaţia turistică italiană este unul din aşezămintele cele mai de seamă din lume de acest fel. In afară de faptul că auspiciază activitatea turistică a amatorilor din toată Italia, el contribue în mare măsură la cunoaşterea ţării şi prin intensa sa activitate editorială.

Fabulele lui Esop şi Florian

Prietenul şi colaboratorul nostru, cunoscutul scriitor: CRIDIM a tipărit într'o minunată traducere, cu adevărat românească, plastică şi pitorească, o seamă de fabule din *Esop* şi *Florian,* cari vor apare, într'o mare editură din Capitală, cât de curând.

Modificarea Statutului L. N. R.

GREFA
TRIBUNALULUI ILFOV SECŢIA I-a c. c.
EXTRAS

In conformitate cu art. 93 din legea persoanelor juridice

Prin sentinţa Nr. 12 din 11 Martie 1942, rămasă definitivă, s'a aprobat modificarea cerută de Soc. LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ, cu sediul în Bucureşti, str. Spiru Haret nr. 6, prin reprez. săi legali, cu petiţia înreg. sub nr. 5583/1942, constând din rectificarea eroarei materiale strecurată în statute la art. 11, 18, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 40, 41, 42 şi 55, în sensul că organul central de conducere al societăţii este denumit „Comitetul Central", iar nu „Marele Consiliu", aşa cum din eroare s'a trecut.

Prezentul extras se va publica în MONITORUL OFICIAL.

PRIM GREFIER,
(ss) **Al. Şerbănescu**

Dos. nr. 1264/1928
15112/27 Martie 1942.

INFORMAŢII — NOUTAŢI

CONFERINȚELE LIGII NAVALE ROMÂNE

Tradiţiile vieţii de apă ale poporului român

Conferinţa d-lui Apostol Culea

La 1 Martie d. *Apostol D. Culea,* a deschis seria conferinţelor L. N. R. în aula Fundaţiei Regele Carol I, vorbind despre „Tradiţiile vieţii de apă ale poporului român".

„In lipsa documentelor scrise, etnografia şi folklorul dovedesc o veche, neîntreruptă şi bogată cultură românească pe valea Dunării până la Mare. Românii cunosc aproximativ 100 metode de pescuit. Paralel cu această îndeletnicire s'au desvoltat atâtea alte bresle ca: rogojinari, năvodari şi mrejeri, sărători, şeicari, funari, etc. Lunga convieţuire cu apele a produs sumedenia de proverbe, expresii şi metafore intrate în limbă, ghicitori, poveşti, legende, credinţe şi superstiţii — mitologia românească de apă fiind mai bogată decât a munţilor.

In multe colinde revine mereu amintirea ostroavelor şi a Mării Negre. Tradiţia sfântului Neculae, jocul „Crăbeasca", oraţia de nuntă a „Corăbierului", baladele ciclului dunărean (mai numeroase ca cele de aiurea) perpetuiază vechiul nostru spirit marinăresc. Episoadele: cucerirea cetăţii Lerici dela gura Niprului (Chersonul de azi) de către Moldoveni, jertfa corăbierilor moldoveni ce mergeau cu şile spre Crimeea, sutele de vâslari şi miile de înnotători puşi la dispoziţia Cruciaţilor în 1444, ne sunt mărturii istorice".

Conferinţa a fost exemplificată cu cântece bătrâneşti dunărene spuse de d-na *Maria Mohor* şi d. *Manta,* dela Teatrul „Muncă şi Lumină", şi cântate de d. *Al. Grozuţă,* acompaniat de orchestra *Petre Moţoi.*

Ce este Marina?

Conferința d-lui Comandor Ioan Tănase

La 8 Martie d. Comandor Ioan Tănase a desvoltat conferinţa cu titlul de mai sus, spunând:

Popoarele care şi-au dovedit credinţa în frământarea uriaşă prin care trecem, vor avea dreptul să ceară partea ce li se cuvine în măsura vredniciei, a jertfelor de vieţi şi sânge şi faţă de ajutorul sufletesc şi material ce l-au dat. Poporul român a arătat lumii întregi că este un popor vrednic de o soartă mai bună, că merită să-şi stăpânească în deplină şi neştirbită proprietate pământurile unde au vieţuit strămoşii lui şi unde se află fiii lui.

Noi vrem să punem stăpânire deplină pe dreptul nostru. Pentru aceasta va trebui să luptăm încă, nu numai cu armele, dar şi pe cale pacinică.

Poporul român, prin simţul său sănătos şi puternic, simte instinctiv nevoia şi însemnătatea marinei pentru viaţa lui şi aşteaptă ca cei din rosturi de conducere să aducă la îndeplinire această dorinţă şi nevoe a sa instinctivă şi nelămurită.

Pentru a înţelege mai uşor fiinţa şi rosturile Marinei, este bine să vedem cum a luat fiinţă şi s'a desvoltat marina aiurea.

Mărturii istorice asupra navigaţiei le avem dela Egipteni, pe la anul 3000 în Chr. Navigatorii lor erau fenicieni. Fenicienii au fost cei mai meşteri navigatori şi cei mai iscusiţi negustori ai antichităţii.

Navele lor erau făcute din scânduri groase. Erau mişcate şi cu rame şi cu vele.

La începutul veacului al 15-lea Infantele Don Enrique Navigatorul, al 5-lea fiu al regelui Portugaliei, înfiinţează o şcoală de astronomie şi navigaţie la Sangres şi dădu imbold să se înceapă călătorii pentru a se descoperi pământuri noui. La început a mers greu, însă Portughezii reuşesc să înconjoare Africa şi să ajungă în India. Către sfârşitul veacului al 15-lea, Cristofor Columb mergând să găsească India, descoperă America.

La 20 Septembrie 1519 Fernand de Magelan pleacă cu 5 nave să ocolească pământul. După 3 ani se întoarce numai una singură cu încărcătură de mirodenii.

In decursul veacurilor, navele cresc şi se perfecţionează; dela 60—80 tone ajung la anul 1800 de 2.000 tone. Navele cu vele ating la începutul veacului al 19-lea perfecţiunea.

Către jumătatea veacului al 19-lea maşina cu aburi începe să ia locul velei, iar fierul înlocueşte lemnul la construcţia corpului navelor. La început vapoarele aveau roţi, mai târziu se inventă elicea.

Aburul şi fierul au dat avânt mare construcţiilor. Astăzi sunt vapoare de 80.000 tone şi cari merg cu viteza de 50 Km. pe oră.

La sfârşitul conferinţei d. comandor Ioan, a arătat printr'un număr de câteva zeci de proecţii, toată evoluţia navigaţiei, dela primitivele sisteme de plutire de acum câteva mii de ani, până la masivele transatlantice ce străbat astăzi mările şi oceanele.

Legende, credinţe şi superstiţii despre mare

Conferinţa d-lui C. Amiral C. Negru

La 15 Martie a vorbit d. c. amiral *Const. Negru* despre: *Legende, credinţe şi superstiţii despre Mare.* Conferinţa a fost urmărită cu un viu interes, deoarece vorbitorul a descris, cu un deosebit colorit, farmecul şi atracţiunea ce se simte la apropierea de splendorile Mării, plină de mister şi extaz. Conferenţiarul, cu acel dar de povestitor, a înşirat şi exemplificat atâtea idei în legătură cu o mulţime de credinţe, legende şi superstiţii despre Mare, la diferite popoare, din antichitate şi până acum, încât până şi Dunărea, insula Şerpilor, Cetatea-Albă şi Marea Neagră sunt învăluite într'o mulţime de legende cunoscute de lumea marinarilor noştri. Ne pare bine că tineretul şi intelectualii urmăresc conferinţele şi activitatea Ligii Navale, pusă sub preşedinţia animatoare a d-lui c. amiral N. Păiş, ministru subsecretar de Stat al Marinei.

Marina noastră în războiul actual

Conferinţa d-lui Lt.-C-dor P. Popescu-Deveselu

La 22 Martie în faţa unei săli arhipline d. lt. comandor *P. Popescu-Deveselu* a depănat în chip magistral firul faptelor de vitejie ale marinarilor noştri, însoţind documentata expunere cu hărţi şi planşe cari sintetiza cele vorbite.

„Marinarii români trebue să-şi spună în auzul tuturor faptele lor, pentru a croi o credinţă nouă cu credinţe vechi de un impe-

rativ categoric pentru România în Europa Nouă, să poată fi un paznic tare pentru libertatea drumurilor pe Marea Pontului".

După ce arată inferioritatea noastră din punct de vedere geografic, strategic şi numeric, conferenţiarul începe cu operaţiunile pe Dunăre, unde bolşevicii, deşi cu forţe superioare, n'au reuşit nici a trece de Reni, nici a pătrunde în Dobrogea sau în Deltă, pierzând numeroase nave din cauza bombardamentului nostru.

La Mare, marinarii noştri au executat baraje, au străjuit coasta, au doborît avioane, au scufundat nave şi submarine, au escortat transporturi, au dragat câmpurile minate, — muncă de sacrificiu. Submarinul „Delfinul", după numeroase incursii, a reuşit să scufunde un transport de 12.000 tone.

Conferinţa din plin gustată şi des aplaudată s'a încheiat astfel:

„O marină este în timp de pace un lux necesar, ce nu se poate improviza în timp de război nici de Dumnezeu; iar lipsa ei este plătită scump la orice împrejurare.

„O marină trebue să fie un organism viu şi un tot comun cu toate mijloacele sale de comerţ şi război.

„O marină trebue să se desvolte în toate domeniile ei (navale, portuare, economice) sub o singură conducere şi după un plan în care trebue să se persevereze generaţii; fiindcă o încheere a socotelilor unei marine reprezintă bogăţie, reprezintă mândria naţională şi reprezintă civilizaţie.

„Dar orice marină, se construeşte pe o tradiţie şi această tradiţie a fost făurită de marinarii noştri, care au întins firul Ariadnei în labirintul Mării Negre. Minotaurul însă nu a fost încă ucis.

„Cu credinţă, cu mult curaj şi prin alte sacrificii, se va ajunge într'o zi la ceiace veacurile ne-au arătat întotdeauna că este un drept al nostru.

„Dar pentru a înţelege tot ce ne-a fost îndemnul veacurilor, să învăţăm să iubim Marea şi să preţuim toate ofrandele ce marinarii români au adus şi vor mai aduce pe rugul de zări albastre a Mării Negre.

„Astăzi ţărmul Mării noastre este împodobit cu cruci albe, ce reprezintă sacrificiul ostaşilor români pentru cruce.

„Adâncurile infinite sunt mormântul fără cruce al marinarilor noştri.

„Să luăm aminte la fapta înaintaşilor şi pe sacrificiile lor să aducem ca osanale munca, dacă vrem ca la Marea cea Mare să reînviem glorioasele timpuri ale comerţului cu Caffa şi astfel *să fim iarăşi ca'nainte şi mai mult de cât am fost*".

„I. Gr. Perieţeanu, poet al Mării"

Conferinţa d-lui Al. Bîlciurescu

La 29 Martie conferenţiarul a fost cunoscutul scriitor şi ziarist *Al. Bilciurescu* care a tratat următorul subiect: *I. Gr. Perieţeanu, poet al mării*".

Incepând prin a afirma că marea ca isvor de inspiraţie în literatura română a tentat pe toţi scriitorii noştri, conferenţiarul pune apoi accentul pe faptul că nimeni nu este mai îndrăgostit de mare ca I. Gr. Perieţeanu, care nu s'a mulţumit să dedice Thalassei două, trei poezii, ci i-a închinat două volume de poezii, precum şi nenumărate studii şi conferinţe.

Domnul *Al. Bilciurescu* a analizat opera poetică a lui I. Gr. Perieţeanu din „Glasul Apelor" şi „Escale", citind în întregime câteva din cele mai caracteristice poezii. Apoi, d-l *Bilciurescu* relevă faptul că poetul I. Gr. Perieţeanu este un artist autentic, un aristocrat al frazei, un parnasian căruia nu-i putea conveni decât forma ermetică a sonetului.

După ce insistă asupra modului magistral cum a descris Perieţeanu frumuseţea lacurilor italiene, domnul *Bilciurescu* trece la partea doua a conferinţei sale.

I. Gr. Perieţeanu, conferenţiar şi essayst, merge mână în mână cu poetul, a spus domnul *Al. Bilciurescu*. Şi era firesc să fie astfel căci numai un adevărat poet poate fără gânduri meschine şi gelozie să releve în studii critice meritele confraţilor străini şi români.

Domnul *Al. Bilciurescu* şi-a sfârşit conferinţa cu câteva generalităţi despre poezia mării, generalităţi care au încheat armonic cea de a cincea conferinţă de iniţiere şi propagandă marinărească a Ligei Navale Române.

◆

Toate conferinţele vor apare şi în broşuri.

Telegrame

Cu ocazia Sfintelor Sărbători ale Invierii, Domnul Ministru Subsecretar de Stat pentru Marină, Contr'Amiral Adj. N. Păiş a trimis Domnului Mareşal Antonescu, Conducătorul Statului, următoarea telegramă:

„Marinarii români la posturile de luptă şi de pe întinsul apelor, prin mine vă zic respectos „CHRISTOS A INVIAT" şi vă urează multă sănătate pentru realizarea năzuinţelor neamului românesc".

La această telegramă Domnul Mareşal a binevoit să dea următorul răspuns:

„Adevărat a Inviat", mulţumesc din toată inima marinarilor români pentru bunele şi patrioticele lor urări.

Serbarea Ligii Navale Române, filiala Braşov

Pentru a desvolta în sufletele copiilor şi al tineretului, dragostea de orizonturi marine şi mai ales patima de apele româneşti, dela susurul izvorului cristalin la spumegândele valuri ale Mării Negre, Liga Navală Română, Filiala Braşov, a organizat o serie de concursuri cu caracter marinăresc. După stimularea literară marinărească a şcolilor secundare din Decembrie 1941, a urmat un concurs literar marin, între elevii şi elevele de curs secundar. Copii şi tineretul au răspuns cu mult entuziasm şi însufleţire la chemarea Ligii, care a ţinut să sărbătorească împărţirea premiilor printr'o frumoasă manifestare festivă — artistică, în sala cinematografului „Astra", Duminică 29 Martie a. c., cu concursul Inspectoratului şcolar judeţean, care a dat delegaţie d-lui inspector şcolar Buzea, de a prezida această serbare. Au dat concursul lor, şcoalele primare de fete Nr. 1, Nr. 1 mixtă şi şcoala de fete din Stupini.

Micile făpturi s'au întrecut pe ele în cântece, recitări şi jocuri naţionale. Glasul lor cristalin unduia când ca şivoiul dulce al izvorului, când se revărsa ca Dunărea din matcă. Din micuţele lor piepturi, dorul de ţară, de glie şi de luptă se ridica neîncăpător în făptura lor micuţă, dar sufletele lor neîntinate sburau către tot Neamul Românesc.

A impresionat publicul o fiinţă nespus de drăgălaşă, cum a spus d. inspector şcolar Buzea în cuvântul de încheiere, micuţa elevă de şcoală primară, Abri Elena, care cu un simţ şi un tact muzical măestru, a condus corul micuţelor sale colege, chiar acolo unde era o partitură dificilă. Nu mai puţin au fost şi dansurile naţionale executate de elevele din Stupini şi elevele şcoalei de fete Nr. 1, care au imprimat un ritm de româncă ardeleană, iute şi dârză şi la faptă şi la joacă. O revelaţie a fost d-ra Tolos Livia, o extra-şcolară, care ne-a condus cu glasul ei de privighetoare, reveria noastră de dor, „In satu 'n care m'am născut" şi ne-a dat o „Ardeleană" din chiotul întregului Ardeal românesc. Un fapt îmbucurător, că întregirea acestei serbări, orchestra a fost compusă din extra-şcolari, în mare parte refugiaţi, aşa că educaţia tineretului extra-şcolar este pe drumul de temeinică înfăptuire, în simţuri, şi în cuget. Cuvântul de deschidere l-a avut vajnicul preşedinte al Ligii Navale Române, d. consilier Gh. Diaconescu, care aduce în ritmul vieţii noastre aceeaşi năzuinţă, acelaş refren: Marea şi Marina Neamului Românesc de mâine. Se cuvine un elogiu d-nei directoare Popovici dela şcoala de fete Nr. 1, pentru disciplina artistică şi bucăţile de producţie alese. O menţiune pentru şcoala de fete din Stupini, care ne-a cântat pentru începutul muncii o „Rugă" caldă şi creştină către Cel Atotputernic. La sfârşitul serbării s'a făcut distribuirea premiilor oferite de Liga Navală Ro-

mână, Filiala Braşov, alegându-se pentru fiecare probă câte 3 premianţi şi 3 menţiuni. Au obţinut premiul cu diplomă:

Şcolile primare: Fete: Premiul I, Socaciu Maria, şcoala primară Nr. 1; Premiul II, Baciu Ioana, Şc. primară Nr. 1; Premiul III, Dălbea Steluţa, Şc. primară Nr. 1.

Băeţi: Premiul I, Sulică Alexe (Şcoala primară Nr. 1 Mixt; Premiul II, Ştefănescu Mihai, Şc. primară Nr. 4; Premiul III, Câmpeanu Liviu, Şc. primară Nr. 4.

Şcolile secundare: Fete: Premiul I, Micuda Viorica, Liceul „Principesa Elena"; Premiul II, Tanga Clemansa, liceul comercial; Premiul III, Răducu Ana, lic. comercial.

Băeţi: Premiul I, Elefteriade Ştefan, liceul „I. Meşotă"; Premiul II, Rusu Nic., liceul „A. Şaguna"; Premiul III, Sălăgeanu Dumitru, liceul Industrial.

Curs inferior: Premiul I, Iota C. Spiru, Căminul de Ucenici; Premiul II, Renvez Iosef, liceul „Honterus"; Premiul III, Puiu I. V. Cornel, liceul „Honterus".

In marşul vremii şi al gândului românesc „Deşteaptă-te Române!" cântat cu tot focul tinereţii de refugiaţii extra-şcolari, publicul ovaţionând până la delir, a părăsit această frumoasă serbare. Liga Navală Română, Filiala Braşov, mulţumeşte tuturor ce ne-au înţeles şi ne-au sprijinit pentru această operă îndeplinită de sufletul tânăr românesc.

Locot. PAUL EPUREANU

„Tribuna" (Braşov)

O frumoasă şezătoare marinărească la Constanţa

Marinarii care formează echipajul unei unităţi din marina noastră regală, au organizat o frumoasă şezătoare artistică.

In sala cea mare a gării maritime, frumos împodobită cu pavilioanele tuturor ţărilor, s'au reunit delegaţii de marinari dela toate unităţile noastre.

Dintre ofiţerii superiori se aflau prezenţi d-nii comandori: Bardescu, Slătineanu, Niţă Voinescu, Stoianovici, Cristescu, Niculescu, căpitanul portului, etc.

Corul marinăresc de sub conducerea d-lui căp. Comănescu a executat Imnul Regal, diferite cântece naţionale şi recitări.

S'a reprezentat cu mult succes două scene cu caracter marinăresc, evidenţiindu-se în mod deosebit marinarii Bostan, Machedon, Constantinescu, Coscârgea, etc.

Şezătoarea s'a încheiat cu marşul „Pe-al nostru steag".

La sfârşit, d. comandor Slătineanu a rostit o cuvântare în care a adus mulţumiri d-lui c-dor Voinescu şi d-lui căp. Comănescu, cât şi marinarilor.

Adunarea generală ordinară a S. A. R. de navigaţiune pe Dunăre „S.R.D."

In ziua de 26 Martie a. c. la ora 12 jum. s'au întrunit acţionarii societăţii în localul din Bucureşti, str. General Lahovari No. 19, în adunare generală ordinară privind gestiunea anului 1941.

Adunarea a fost prezidată de d. Mircea Cancicov, preşedintele Consiliului de Administraţie, care deschizând şedinţa, roagă adunarea a păstra un moment de reculegere drept un pios omagiu în memoria personalului societăţii căzut făcându-şi datoria către Ţară.

Trecând la ordinea de zi, Adunarea ia cunoştinţă de raportul Consiliului de Administraţie din care rezultă că în gestiunea anului 1941 societatea a putut naviga 310 zile faţă de 270 zile în anul 1940, Dunărea fiind liberă de gheţuri dela 24 Februarie la 30 Decembrie.

Societatea, cu toată întreruperea navigaţiei pe Dunărea Jugoslavă din primăvara anului 1941 şi cu toate transporturile şi alte servicii ce a trebuit să presteze armatei în tot timpul anului în legătură cu starea de război, a putut totuşi transporta şi pentru nevoile exportului nostru în amonte cantităţi destul de importante de cereale, derivate şi produse petrolifere.

S'au transportat astfel în cursul anului 1941 în total :

211.700 tone diverse mărfuri faţă de 217.000 tone în anul 1940.

Adunarea generală ordinară a acţionarilor aprobă apoi în totul propunerile Consiliului de Administraţie cu privire la repartizarea beneficiului, dând descărcare Consiliului de Administraţie şi Direcţiunei Societăţii de gestiunea lor pe 1941.

In conformitate cu această aprobare, se va distribui pentru gestiunea anului 1941 un dividend brutto de lei 80 de fiecare acţiune, adică acelaş dividend distribuit şi pentru gestiunea anului 1940.

Politica imperiului Roman în regiunea Dunării de jos

Conferinţa d-lui W. Weber, dela Universitatea din Beriin

La două săptămâni dela conferinţele d-lui prof. *Peter Petersen,* cunoscutul pedagog dela Universitatea din Iena, Facultatea de Litere şi Filosofie din Bucureşti are în mijlocul ei pe marele istoric german d. prof. dr. *Wilhelm Weber,* dela Universitatea din Berlin, care a vorbit despre *„Politica imperiului roman în regiunea Dunării de Jos",* în faţa unei selecte asistenţe, unde am remarcat pe d-nii: prof. Al. Marcu, subsecretar de stat la ministerul propagandei; prof. Ernst Gamilscheg, directorul Institutului german pentru ştiinţă; prof. I. Lupaş, N. Brănescu, I. Nistor, Pogoneanu, membri ai Academiei Române; prof. C. Giurescu, fost ministru; prof. Andreescu, avocat Ion V. T. Stănescu, prof. Caracaş, N. I. Herescu, preşedintele Soc. Scriitorilor Români; dr. Supprian, prof. Thomas, dela Institutul Sf. Ioseph; prof. Narly, Karadjea cu d-şoara; prof. Alexandrescu, prof. I. Coroiu, prof. Octav Onicescu, preşedintele Asoc. italo-române; Victor Vâlcovici, fost ministru, Philippide, C. Calavrezzo, conf. Florescu şi alţii

D. Prof. *George I. I. C. Brătianu,* în numele Facultăţii de Litere şi Filosofie din Bucureşti, a salutat pe ilustrul istoric german, subliniind însemnătatea istorică a luptelor pe cari le duc astăzi oştile celor două steaguri ale căror acvile se întâlnesc pe pământurile sciţilor, apărând vechea civilizaţie romană a Europei.

D. prof. Sauciuc Săveanu, fost ministru, a arătat vasta operă de erudiţiune a d-lui prof. dr. *Wilhelm Weber,* scoţând în relief interesul pe care îl nutreşte pentru poporul şi ţara noastră, pe care a vizitat-o în două rânduri. A adus omagii acestui demn urmaş al istoricului german *Meyer.*

Incepându-şi conferinţa, prof. Weber a mulţumit antevorbitorilor şi auditorului venit în număr aşa de mare, apoi intrând în subiect, arată întreaga însemnătate a spaţiului carpato-danubian, care în tot decursul istoriei, dela Sciţi, Sarmaţi, Agetişti până la imperiul lui Alexandru Macedon, Traian şi până în zilele noastre, a prezentat marea însemnătate, fiind un „masiv defensiv" şi necontenit ţară de tranzit, Dunărea fiind artera continentului. Incursiunea istorică asupra luptelor de libertate duse de regii Boerebista şi Decebal — în vremea lui Caesar şi Traian cu vederi universale — pentru stăpânirea acestui spaţiu vital al imperiului roman, a stârnit interesul culminant al expunerii, fiind ilustrată şi cu numeroase proecţiuni.

S'a evidenţiat astfel însemnătatea ce a prezentat pentru imperiul roman regiunea Dunării de Jos şi în genere întregul „masiv carpatic", care a asigurat mai bine de un secol la N. E. existenţa imperiului roman.

Conferinţa plină de interes va da locul la numeroase comentarii în lumea noastră istorică.

Pentru lucrările de la Sulina.

Direcţiunea specială autonomă a Dunării Maritime a fost autorizată să contracteze un împrumut de lei 300.000.000, la orice instituţie de credit de Stat, necesar pentru investiţii, îmbunătăţiri şi întreţinerea canalului navigabil al Sulinei.

Poliţia maritimă.

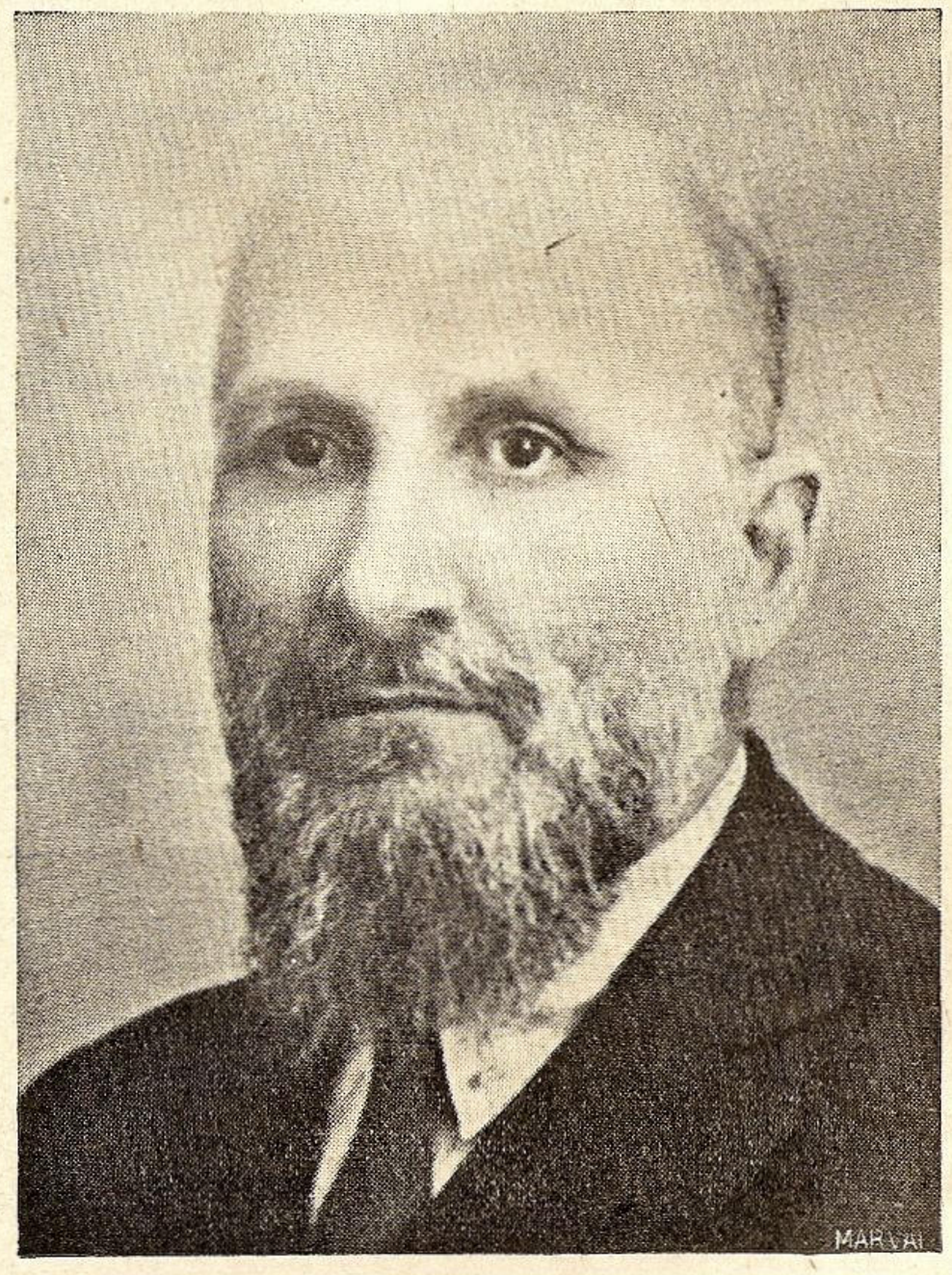
„Monitorul Oficial" publică decretul-lege pentru organizarea poliţiei maritime şi fluviale în porturi, pe coastă şi în apele naţionale.

Amiralul Mărgineanu

La 28 Februarie a trecut în oceanul veşniciei Amiralul Mărgineanu Gheorghe, fost director al Serviciului Maritim Român. La ultima despărţire de familie, camarazi şi prieteni, d. Comandor *Negulescu Aurel* a rostit următoarele :

In aceste clipe de pioasă resemnare a celor ce ne-am adunat în jurul Amiralului Gogu Mărgineanu, chemat de Domnul dintre noi, să-mi fie îngăduit a evoca, în numele tuturor marinarilor militari şi civili, personalitatea acestei măreţe şi impunătoare figuri de lup de mare, schiţând ceeace e neperitor : sufletul şi opera omului.

Născut în 1871 la Giurgiu, Dunărea cu murmurul apelor ei l'a atras spre marea, către care năvalnică se ducea, spre a se contopi cu ea. In 1893 pune la mânecă



Amiralul Gh. Mărgineanu.

tresa de sublocotenent şi după ce termină şcoala de aplicaţie, urcă cu toată viteza treptele erarhiei : în 1896 e locotenent, în 1900 căpitan, în 1907 Lt. C-dor, în 1911 Căp. C-dor, în 1917 Comandor, iar din 1934 amiral în rezervă, apoi în retragere.

Amiralul Mărgineanu a făcut parte din falanga de tineri ofiţeri de marină cari, cu toată neîncrederea dregătorilor, au dovedit cu prisosinţă deosebitele însuşiri marinăreşti ale românului nostru. In 1904 e detaşat la Serviciul Maritim, comandant al cargobotului „Iaşi", cu care a dus fala tricolorului nostru în Atlantic, iar mai târziu pe vapoarele de pasageri „R. C." şi „Dacia". In 1914 este inspectorul S. M. R., iar în 1918, director, dând acestui serviciu, creat de regretatul Amiral Coandă, un prestigiu mondial, navele noastre de pasageri trecând dela cursele la Constantinopole şi Alexandria, până la Marsilia, iar cele de comerţ făcând trafic regulat între cele două Americi şi Europa.

In timpul războiului de întregire a condus serviciul trasporturilor şi şef de stat major special la Sevastopol. De felul cum şi-a îndeplinit toate însărcinările, vorbesc şi numeroasele decoraţii primite.

Ca şef era de o severitate împinsă până la asprime, dar călăuzită de un larg spirit de dreptate. In manifestarea acestei asprimi nu alegea cuvintele, — dar dacă ameninţa, speria, niciodată nu lovea, nu nenorocea, aplicând lozinca creştinească „Nu voi moartea păcătosului, ci îndreptarea lui". Astfel a reuşit să facă din subalterni cei mai înflăcăraţi colaboratori, prin exemplul ce-l da de disciplină, împlinirea datoriei şi de cinste.

Ca om era o îmbinare fericită de inteligenţă şi bună voioşie. In afară de serviciu şeful aspru devenea prietenul, camaradul, în frunte la toate manifestările extra marinăreşti, aplicând principiul moldovenesc „Slujba-i slujbă, hujba-i hujbă.

Intr'un cuvânt, sub masca unui şef sever se ascundea o inimă caldă, ca şi marea lui dragă, care dacă te ocăreşte cu năprasnice valuri, tot ea vine să te legene în cântec de briză şi fâşâit de ape.

Pentru noi cei mai tineri ca el, ne-a fost un pilot în viaţă şi în carieră. „Ca Mărgineanu aş vrea să fiu" ziceam când îi admirau manevrele în vremile geroase şi furtunoase, sau îi sorbeam glumele în societate. Generaţiile mai noi, bătrâne şi cele de azi dela el a învăţat dragostea de larg, de muncă, spiritul de dreptate faţă de cei mici, ale căror nevoi, necazuri, dureri să ştim a le ghici, a le înţelege şi a le îndulci.

Aceasta este moştenirea care ne-a lăsat-o ca un sfânt tezaur, spre a-l trece urmaşilor, ca să dureze atât cât va dura marina, adică o veşnicie.

„Să mori sărac dar curat" ne spunea. Aşa a închis ochii, cu conştiinţa împăcată că a dat totul pentru marina noastră dragă.

Toţi marinarii militari şi civili, cari l-am cunoscut, apreciat şi iubit, îi zicem acum, în clipa de despărţire : odihneşte-te în pace, căci neperitoare îţi este opera la care, cu sacrificiul sănătăţii, ai lucrat : dragostea de mare şi de Ţară, Marina.

Colonelul Negulescu Corneliu.

Luni 16 Martie s'a stins din viaţă Colonelul Negulescu Corneliu, membru în comitetul central al L. N. R. La înmormântare d. general *Georgescu Pion* a spus următorele :

Colonelul Negulescu s'a rupt de noi.

Acei care l-am cunoscut, ni-l amintim desigur de când ne-a vorbit, de când ne-am întreţinut cu el, de când eram împreună.

Vestea că a murit, că a trecut dincolo de lumea greşelelor omeneşti, că nu-l mai auzim şi-l întâlnim niciodată, că omul acela blând şi bun, milos şi plin de iubire către aproapele, cu glasul lui cald, — nu ne va vorbi — că sufletul lui frumos şi deplin, nu ne va mai răspunde, a fost şi este pentru ai lui, pentru noi, neaşteptat de trist, dureros de trist.

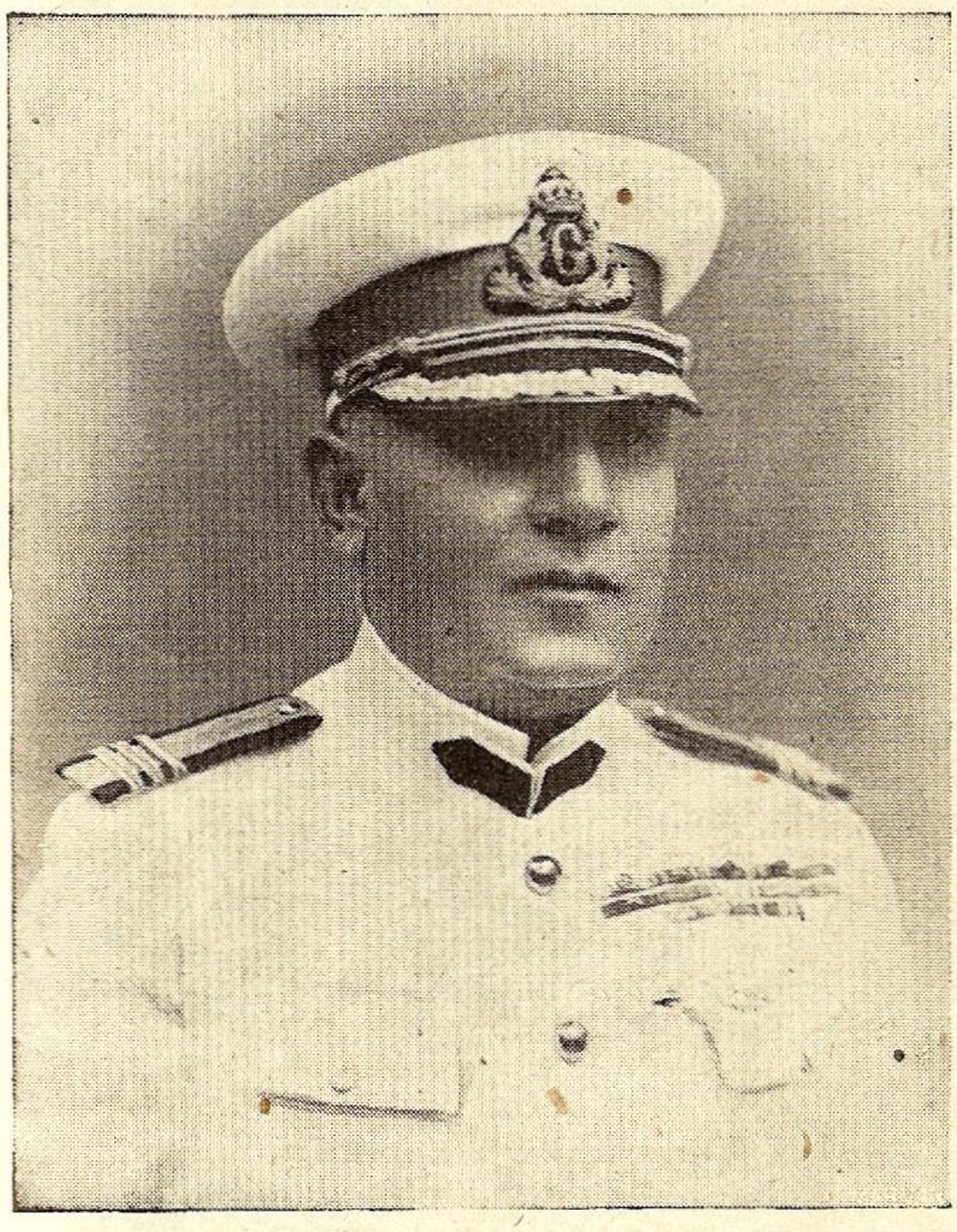
Prietenul şi camaradul nostru — membru al Asociaţiei Scriitorilor Militari Români, „săvârşit astăzi din viaţă", se trage prin ai lui, de acolo din pământul domnesc al Argeşului. Lumea de acolo şi deci ai lui, au văzut şi îmbrăcat portul acela, bogat, împărătesc, l-au

purtat şi-au împrumutat dela el — o mândrie şi o demnitate, pe care o găsesc la mama lui, — mândrie pe care în carieră, ea i-a pretins-o.

Colonelul Negulescu, s'a născut în Judeţul Vlaşca, acum 60 de ani, la 9 Februarie 1882. El îmbrăţişează cariera militară, iese ofiţer în anul războiului dintre Ruşi şi Japonezi, 1904. Promoţia — promoţia Mareşalului— a primit numele simbolic de „Turda".

In carieră a cucerit toate gradele până la colonel inclusiv, numai la excepţional. A slujit aproape jumătate din cariera sa militară, în grăniceri. Urmele activităţii sale în corpul grănicerilor, sunt vii şi astăzi. *„Memoratorul de legi şi regulamente în uzul grănicerilor"*, a fost şi este şi astăzi, în mâinile acelora ce-au stat şi stau de pază, la frontierele ţării.

Tot lor le-a închinat lucrarea: *„Paza frontierei între Austria şi Ungaria"*.



Colonelul Corneliu Negulescu.

Face campania în 1913, comandând o companie de grăniceri.

Războiul 1916 — 1918, îl prinde la Marele Cartier General ca şef al biroului Pazei frontierelor, biroul important din eşalonul 1, fiindcă aproape doi ani 1914—1916, noi am stat în întregime pe frontieră.

Trecând frontiera la 1916, lui şi grănicerilor li se încredinţează asigurarea şi păzirea legăturilor armatei cu ţara; revenind pe vechea frontieră — pe munţii noştri — biroul său ia conducerea călăuzirii coloanelor ruseşti, în detaliile terenului de munte, pe care el le cunoştea, ca grănicer şi le ştia citi bine, în hartă — fiindcă din începuturile carierei ca sublocotenent chiar a fost şi la Institutul Geografic al Armatei.

Neputând lua parte ca luptător de front, în acţiunea ofensivă din 1916, în Ardeal; cu toate că sta foarte bine la M. G. G. că primise de acolo *„Steaua României"* şi înaintase excepţional la gradul de maior — el, şi mai ales la îndemnul mamei lui — la acea argeşeancă, care nu se putea împăca, să nu vadă pe fiul ei acolo unde era vâltoarea — acolo unde era suferinţa, — acolo unde erau ostaşii ţării, cei mulţi, — mântuitorii care se ridicaseră pentru desrobire, întregitorii de ţară şi printre care ea „ţinea" să fie.... „pentru ca copii tăi — cum îi scria ea — să se mândrească cu faptele tale.

La cererea de a pleca pe front, a primit comanda unui batalion din Reg. 1 Grăniceri, la 1 Mai 1917. Era în momentul refacerii şi în momentul învierii armatei noastre.

El îşi pregăteşte unitatea de război şi aşteaptă.

„In memoriul ofiţerului", găsesc următoarele scrise:

„La 31 Iulie 1917, pe Dealul Chioşurile, batalionul rezistă la cele şase atacuri înverşunate ale inamicului. —îi cad toţi ofiţerii, iar el rămâne cu cei din linia I-a, cu aceia care trebuia să asigure, barajul de foc. Pentru bravura şi energia cu care a păstrat sectorul încredinţat spre apărare, a primit o nouă decoraţie — „Coroana României" în gradul de Ofiţer, cu panglică de „Virtutea Militară" — a fost propus la avansare excepţional, cu raportul Nr. 2486 din 30 August 1917, iar pe ziua de 1 Septembrie 1917, a şi fost avansat.

După întoarcerea noastră în Ardeal, el înfiinţează Reg. 4 Grăniceri.

Acolo în Ardeal, s'a gândit să ajute şi altfel — „Unirea" realizată de acum. A scris împreună cu profesorul Tudoran dela Sibiu *„Câteva îndrumări în dialectul ardelenesc, pentru a vorbi şi scrie mai corect românește"*.

A scris această lucrare, mai mult pentru folosul ardelenilor — în scop de a-şi însuşi aceştia, cât mai iute şi mai bine, cea mai de seamă putere, care ne uneşte şi apropie — „limba"; numai această înţelegere, îl arată cât de patriot şi bun român a fost, Colonelul Negulescu Cornel.

După „Unire" (1920), a comandat Reg. II Romanaţi, Nr. 19 Reg. Flăcăilor din Judeţul meu; a trecut apoi la Galaţi — unde a fost comandant al Cercului de Recrutare şi Inspector al C. R. la Corpul III Teritorial, apoi la C. II T. Bucureşti.

Acolo la Galaţi, unde rămâne 9 ani, are o activitate culturală, naţională şi morală, care l-a cinstit şi înălţat.

Acolo, sufletul lui bun şi milos, şi-a găsit câmp de activitate.

La „asistenţa publică" din Galaţi, pentru care s'a străduit să-i găsească mijloace, s-o ajute pentru a creia, cantine gratuite pentru săracii şi necăjiţii soartei. Colonia „Talasman", Soc. Orfanilor de Război l-or pomeni la acest ceas; iar Societăţile de cultură şi însufleţire patriotică ca:

Universitatea populară Galaţi; Soc. V. A. Ureche; Liga Culturală; Sportul Galaţi; în care el a activat şi le-a însufleţit — făcând bilanţul lor azi, când află de moartea lui, — trebuie să constate — că înălţarea lor, se datoreşte şi aceluia care le-a fost devotat şi sprijinitor — colonelul Negulescu Cornel.

Trecut în rezerva armatei, el nu se odihneşte — ba pare că împrumută însufleţire dela păsările de otel ale socetăţii „Lares", la care serveşte de acum şi cu ale căreia avioane, a sburat ca cei tineri, fiindcă a atins, cca. 30.000 Km.

Acolo, la *Lares*, învaţă şi transmite piloţilor şi specialiştilor noştri civili, spiritul aviatic militar, disciplinat,

prin convingere, sprijint pe virtuţi şi însuşiri, pe care el le învie în cicluri de cuvântări şi conferinţe cu scop educativ şi moral.

In acelaş timp, colonelul Negulescu, ajută şi activează la :

„Liga Navală Română" — fie din cauza legăturii cu fratele său, Comandorul Negulescu, cel mai pasionat şi îndrăgostit român de marină şi marea ei — fie că Dunărea pe care a avut-o în faţă, în cei nouă ani cât a stat la Galaţi, îl chemau la aceasta.

Idem, a activat la Asociaţia Scriitorilor Militari, unde acum câteva luni, ne-a făcut o recenzie din lucrări noi apărute. Atunci ne-a spus, din cele vorbite cu Mareşalul nostru, de a cărui prietenie şi încredere se bucura, ca foşti colegi de şcoală şi care sentimente i-au fost arătate de acesta, prin cinstirea ce i-a făcut-o, însărcinându-l cu o demnitate, egală cu aceia de general, numindu-l Indrumător al Armatei, la Uzinele Laromet.

Dar vai ! numai după câteva zile, după această numire, el cade bolnav şi numai revine în viaţa lui activă ca până aci.

După el, rămâne soţia devotată de astăzi şi cei doi bravi căpitani — fii săi — care trebuie şi îl vor urma — — fiindcă în viaţa lui vor găsi destule momente de înălţare, mândrie şi îndemn, pentru binele şi activitatea lor.

Colonelul Negulescu, activând în viaţa militară, cum am spus — făcând parte din generaţia, care a pregătit şi luptat pentru *„Unire"*, — a înţeles că puterea unui *„Neam"*, pentru el însuşi şi pentru omenire, nu stă numai în biruinţa armelor, cât mai cu seamă în cultura naţională şi morală — deaceea el a activat şi în acest domeniu, unde şi-a închinat munca — înfăptuind, îndemnând şi scriind.

Camarade,

Pentru scriitorii militari, în care ai fost pe un loc la şedinţele noastre săptămânale, — tu rămâi necontenit pe lângă ei şi peste hotarele morţii, — fiindcă ai fost o viaţă vie, încărcată de sentimente nobile, liniştită şi plină de modestia care te-a apropiat de noi toţi.

Moartea te-a luat — când mai puteai ajuta neamul, dacă nu cu fiinţa ta, dar cu rândurile scrise şi cu cuvintele ce-au îndemnat şi puteau încă să mai îndemne.

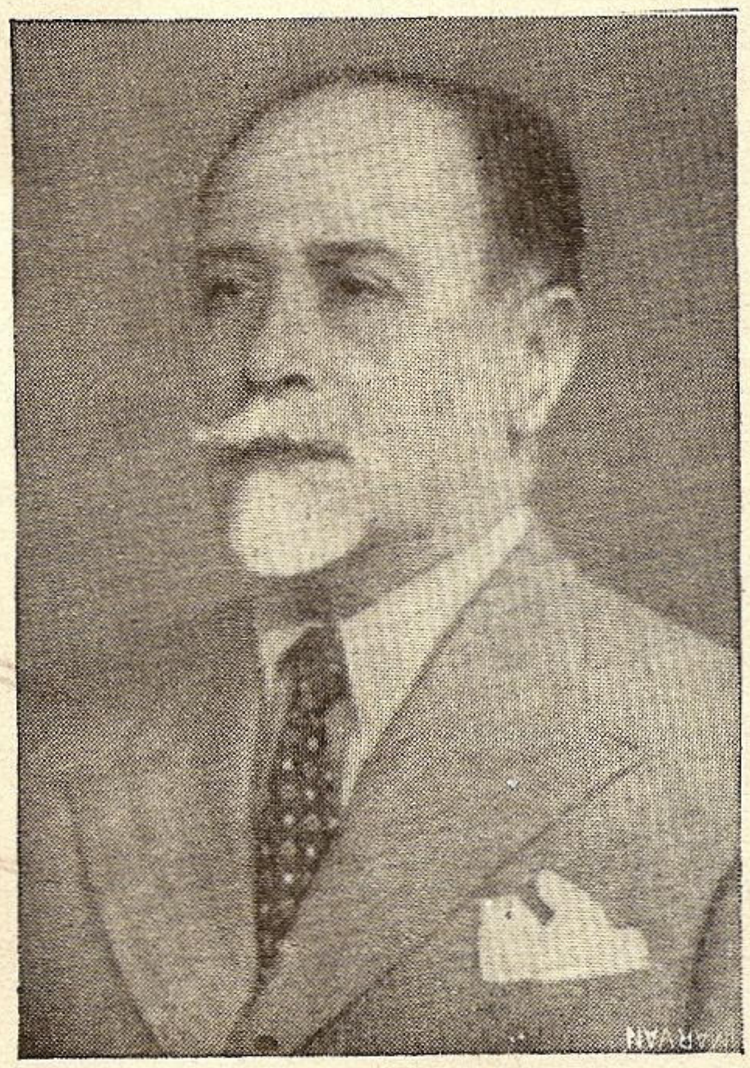
Un suflet ca al tău bun şi mare, nu poate să nu afle lăcaşul acolo în ceruri.

Noi, aceia cu care ai schimbat gândiri şi care am venit să te petrecem la trecerea ta la veşnicie, îţi spunem înaintea rămăşiţelor tale pământeşti că-ţi vom păstra imaginea ta vie, în mintea noastră ; acolo în sala de întrunire, locul tău va rămâne ; iar Dvs. stimată doamnă, voi copii lui, nepoţii şi tuturor rudelor şi prietenilor, îndureraţi de această pierdere, vă rămâne o mare mângâere — amintirea lui —, fiindcă el în viaţă a însemnat ceva şi vă lasă un nume frumos. Dumnezeu să-l odihnească.

Comandorul George Coandă

La 17 Martie s'a stins din viaţă comandorul G. Coandă, membru în comitetul central al L. N. R.

Născut la 27 Octombrie 1877, după ce termină liceul militar ca şef de promoţie, este trimis în Franţa, unde absolvă Şcoala Politechnică din Paris în 1899, când e avansat la gradul de sublocotenent în marină. Locotenent în 1904, Căpitan în 1910, Locotenent comandor în 1916, — demisionează în 1931.



Comandorul Gh. Coandă.

Inteligent, activ, polemist de forţă, a condus un ziar de luptă „Ajunge". Bun camarad şi prieten.

C. Amiral Octav Nedelcu.

Incă un camarad din vechi marinari ne-a părăsit : c-amiral *Octav Nedelcu,* fost director al societăţii „Salvamar" şi membru în comitetul central al Ligii Navale Române. A murit după o lungă suferinţă, desprins dintre iubiţii lui marinari, dintre prieteni şi cunoscuţi, care l'au admirat şi l'au apreciat, ca om, cetăţean şi camarad. A fost un adevărat om de caracter în cea mai riguroasă accepţiune a cuvântului ; a fost un vrednic cetăţean al ţării, apărând acolo unde datoria îl cerea şi i-o impunea să aibă atitudine naţionalistă şi cinstită ; a fost bun şi sincer camarad al tutulor marinarilor şi ofiţerilor dela uscat, pe care i-a iubit, i-a sfătuit şi i-a ajutat, la nevoe, chiar cu sprijinul material. A fost cu adevărat un bun creştin, bun român şi bun om pentru toţi semenii, căutând, în întreaga lui viaţă, să lucreze şi să ridice marina, societatea şi unitatea, la care a colaborat, fie ea unitate militară, fie în câmpul culturii naţionale sau al omeniei, pentru care a activat, tot timpul, în sensul unităţii româneşti, de simţire, de gând şi credinţă creştină ţinând ca ţara şi neamul să birue totdeauna. *Cuvântul* rostit de el, tare, energic şi deschis, iar scrisul lui aplicat *unde* şi *când* trebuia, au găsit ecou în public şi în rândul camarazilor. Luptător şi în cele două campanii (1913 şi 1916—1919) şi în viaţă, c.-amiral Nedelcu a fost exemplarul omenesc dela care s'a putut învăţa şi culege lecţii şi îndemn de românism, de patriotism, de omenie şi de suflet ales şi nobil pentru semeni, pentru camarazi, pentru marină şi societatea zilelor noastre. Dăm, mai jos, cele două discursuri rostite la înmormântarea camaradului Octav Nedelcu.

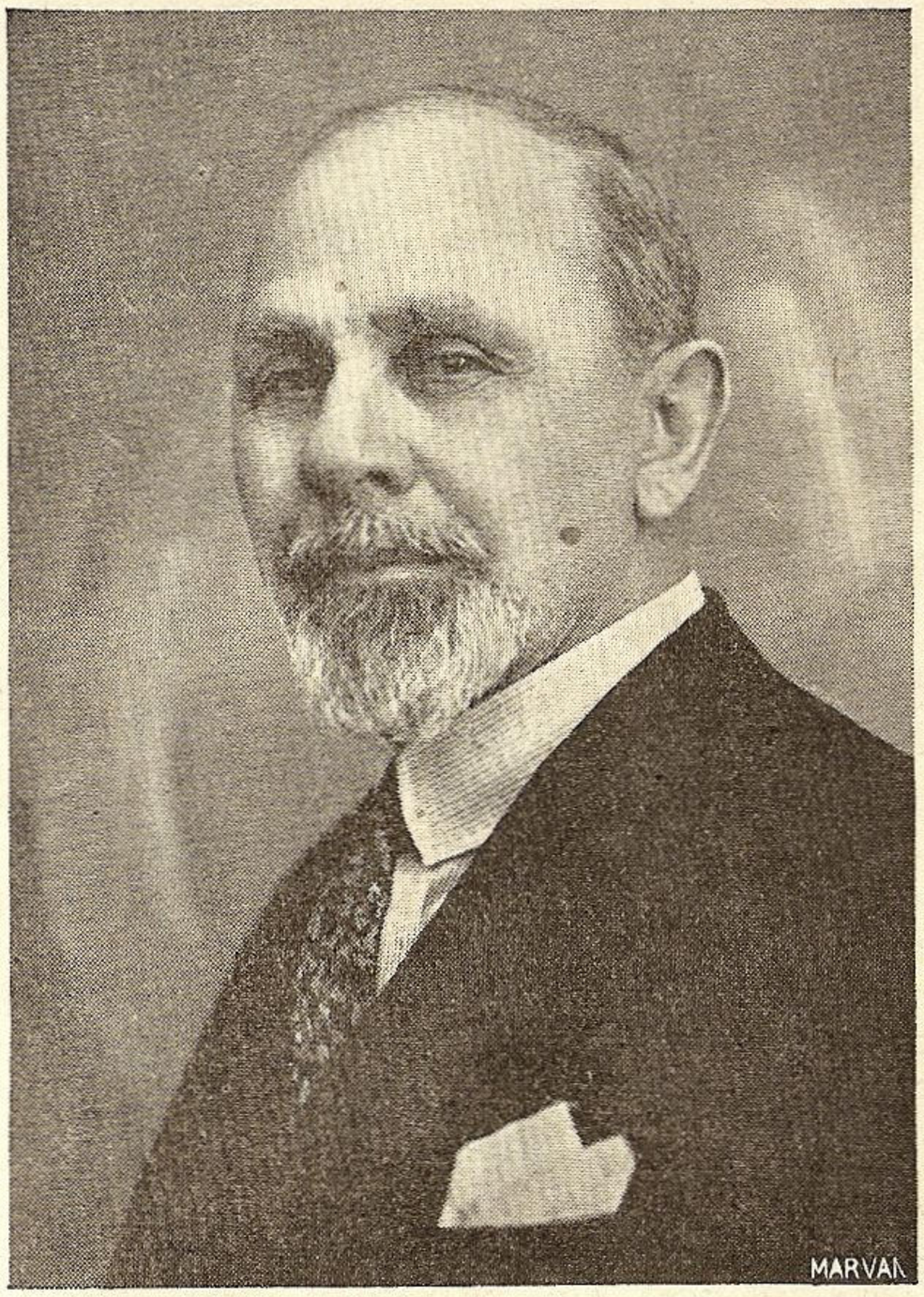
Discursul d-lui Comandor-Adjutant Preda Fundăţeanu:

Am trista datorie să aduc în numele comitetului de direcţie al Soc. „Salvamar" prinosul profundelor regrete pentru pierderea scumpului şi respectatului nostru director, amiralul Nedelcu Octavian.

Datorie tristă când împrejurări ca acestea cer cât mai puține vorbe și înăbușirea durerei ce cuprinde sufletele noastre în fața misterioasei cauzalități care ni-l răpește pentru trecerea lui spre marginele nepătrunse ale Neantului.

Aceluia care n'a rămas niciodată rece în fața nedreptăților, în fața aspirațiunilor nobile ale vieții pământești, a realizărilor cinstite și a atitudinilor clare și generoase, destinul i-a rezervat o luptă grea în ascensiunea treptelor carierii sale caşi în lupta trupului cu suflul morții care înghiață viața.

Nu putea fi altfel pentru o conștiință de luptător și



C. Amiral Octav Nedelcu.

de animator, nu putea fi altfel pentru o spiritualitate care a navigat permanent pe oceanul sufletului omenesc și a admirat manifestarea vieții în ceeace are mai ascedent și mai deosebit.

Născut la 29 Sept. 1876 și-a ales, din fragedă copilărie, cariera sbuciumată a marinarului. La 13 ani intră în școala de marină dela Galați și termină cu succes școlile militare dela Iași și București. Promovat sublocotenent în 1897, se distinge în campania din 1913, comandant al grupului de torpiloare și apoi comandant al apărării Sulina în războiul de reîntregire.

Marinar născut, manevrier dibaciu, agerime și inteligență remarcabilă, cu concepții largi și frumoase, amiralul Octav Nedelcu a fost o personalitate de elită, iar actele lui de serviciu și în societate purtau distincțiunea omului de caracter.

Mânuia cu măestrie cuvântul și scrisul dar mai ales cu creștinească înțelegere a iubirii aproapelui și de sinceră camaraderie.

Știa să-și apropie cunoscuții și prietenii, dar mai ales știa să îi lege și să-i câștige pentru totdeauna prin nestrămutata lui credință în existența și fundamentele valorilor morale.

Vibra în cutele sufletului său tot ce este marinar, tot ce este moral și național.

Permanent pe linia demnității profesionale, numele amiralului Nedelcu rămâne un simbol al cinstei și al caracterului.

A fost aceasta singurul privilegiu de care s'a bucurat în frământata lui viață în căutarea luminii și adevărului pentru ridicarea marinei. Vicisitudinile soartei i-au fost vitrege, el n'a putut urca culmile pe cari le merita valoarea caracterului său neînfricat și primatul virtuților sale morale și sufletești. S'a bucurat însă de unanima stimă și admirație a celor ce l-a cunoscut.

Demisionat din marină, în 1922, rămâne mai departe marinarul luptător, cu fapta, cuvântul și scrisul pentru problemele și realitățile marinei și neamului românesc. Nu este problemă marinărească, nu e problemă în planul moral sau național pe care să n'o discute și s'o lămurească. Când, în 1933, a luat ființă societatea „Salvamar", dintre toți aleșii, s'a făcut apel la amiralul Octavian Nedelcu ca cel mai vrednic și pregătit pentru această nouă chemare. Era vorba de o nouă instituție românească și marinărească. Trebuia format un spirit nou în problema asistenței celor ce-și jertfeau viața ca să scape pe a altora. Trebuia înfiripată și organizată propaganda care să silească pe români să-și întoarcă fața la apă .Trebuia creiată ambianța care să sfarme îndoielile, manifestările de paradă, promisiunile irealizabile ale oficialilor, trebuiau topite divergențele de păreri și creiate mijloacele moderne pentru stațiuni de salvare pe coastele Mării Negre și în porturile dunărene. Amiralul Nedelcu nu pregetă să aleagă, se sacrifică și renunță la satisfacțiile ce i-ar fi putut aduce onorurile și și orizonturile unor posturi mai remuneratorii pentru modestul, dar plin de greutăți, post de primul director al soc. „Salvamar" pe care l-a condus timp de 9 ani. De numele său se leagă fondarea și organizarea „Salvamarului" și întregul program de realizări cari au pus România în rândul țărilor civilizate în ordinea asistenței marinărești și pentru salvarea vieții celor în luptă cu valurile Mării. Lupta a fost grea. Trebuia întemeiat un program, o tradiție, o viață. Trebuiau convinși rivalii și detractorii. Tactul, energia și pasiunea omului de elită și caracter a învins. „Salvamarul" a fost copilul răsfățat al amiralului, el a prosperat și a corespuns speranțelor ce s'au pus. Aceasta se datorește în primul rând omului și faptei lui.

Intunericul morții nu-i poate de cât mări aureola cu care și-a încheiat viața lui, sub simbolul cinstei în mijlocul familii lui drage, pe care atât a iubit-o și i-a purtat grija devotamentului nemărginit. Plecarea lui zguduie puternic „Salvamarul", căci i s'a rupt pârghia de rezistență.

Fii încredințat că numele tău s'a legat de trăirea „Salvamarului" și va sta cu demnitatea și cinstirea care se cuvine.

Discursul d-lui Comandor N. Constantinescu

Am primit dureroasa însărcinare de a vorbi la mormântul proaspăt săpat al unui marinar din generația mea... *din acea falangă denumită bătrâna gardă,* în rândurile căreia moartea a făcut în ultimul timp o breșă dezastroasă.

Cad bătrânii stejari *cu o grabă vertiginoasă* spre marea dezolare și amărăciune a celor rămași în urmă.

Azi încă unul ese din rânduri: amiralul Octav Nedelcu, mândria noastră de eri, de azi și de totdeauna. Nedelcu a străbătut toată gama erarhiei marinărești de-

butând ca elev în şcoala de marină, şi sfârşind la gradul de contra amiral.

Şi-a însuşit primele noţiuni marinăreşti la bordul bătrânului „Mircea", iar neîntrecutul meşter marea i-a şlefuit în mod desăvârşit sufletul înscriindu-l printre cei mai proeminenţi marinari din trecut.

A fost unul dintre primii şi cei mai buni comandanţi de distrugătoare.

...Nedelcu a fost înainte de toate un excelent camarad.

Fire ultra sentimentală el vibra la unison cu toţi cei în nevoe.

Nici odată, un marinar fie el tânăr sau bătrân n'a bătut la uşa lui Nedelcu fără a primi un sprijin inimos.

Având în vine şi ceva sânge mediteranian el lua apărarea camarazilor nedreptăţiţi cu o pasiune care îi făcuse reputaţia de frondeur.

Dar caracteristica cea mai pronunţată a lui Nedelcu era caracterul : *un caracter dăltuit din cel mai pur granit care ignorează complect legile flexibilităţei.*

Ori cei dotaţi cu astfel de caractere, fac parte din clasa inadaptabililor, adică a acelor oameni care sunt în general excluşi de la marele ospăţ al bunurilor pământeşti.

Acum la moartea lui Nedelcu nu veţi putea ceti nici un necrolog, al vreu-unui Consiliu de Administraţie, care deplânge pierderea iubitului lor colaborator Amiral Nedelcu.

Marile cetăţi ale belşugului au porţile prea înguste ca să poată trece prin ele un cal troian de felul lui Nedelcu.

Aşa se explică dece Nedelcu, cu toate strălucitele lui calităţi, de cinste, muncă şi inteligenţă, moare sărac.

Dar sărăcia poate cel mult să deprime, dar nici decum să degradeze.

Camarad Nedelcu, sărăcia ta este cea mai frumoasă medalie, din câte împodobesc placa ta cu decoraţii.

Şi acum când pleci spre meleagurile veciniciei, tu care ai fost totdeauna apărătorul cauzelor drepte, fi crainicul nostru în faţa celui A tot puternic.

Spune-i că am pornit să alungăm de la hotarele noastre pe cei fără D-zeu şi fără cruce.

Spunea-i că avem o armată şi o marină bravă şi dârză, un rege tânăr şi iubitor de neam, şi un conducător înţelept şi viteaz.... şi că îl implorăm să ne binecuvinteze strădania şi jertfa.

...Şi acum când ne despărţim îţi spunem după datina străbună, D-zeu să te odihnească în pace şi să-ţi fie ţărâna uşoară.

Em. Pantazi.

Maestrul Em. Pantazi, vechiul şi bunul meu prieten, îndrăgostitul de mare şi de marinari, nu mai este. A murit cu eleganţă şi discreţie, aşa precum a trăit, exprimându-şi dorinţa ca discursurile funebre să nu turbure pacea în jurul trupului său neînsufleţit şi coroanele să nu chinuie, în preajma sicriului său, florile pe cari atâta le iubea.

Pana mea tremurândă, nu poate fi însă împiedicată să-i aducă durerosul omagiu din urmă, în numele Ligii Navale Române, al cărui membru fondator a fost, nici să-i desprindă cu pietate imagina din cadrul remarcabilului portret literar pe care i l'a făcut pana măeastră a confratelui Aurelian Bentoiu, în coloanele revistei „Biblioteca Marilor Procese" (No. 6-7/925, pg. 351).

„Avocatul ultimului cuvânt", acela care „construia cu fiecare pledoarie o nouă treaptă de prestigiu profesiunii lui" şi „a cărui distincţiune şi strălucire se revărsa asupra tuturor şi ne înălţa pe toţi", s'a născut în oraşul Galaţi, la 13 Decemvrie 1870. După terminarea primelor studii la Liceul Matei Basarab din Bucureşti, urmă cursurile Facultăţii de Drept din Capitală şi obţinu diploma de licenţă în 1892. Marea-i chemare pentru avocatură, al cărui strălucit reprezentant avea să fie îl atrase la bară din prima clipă şi astfel, din Mai 1893, baroul Ilfov avu norocul să-l primească în sânul său. De atunci Em. Pantazi profesă fără contenire avocatura, atrase repede asupră-i atenţia pleiadei de jurisconsulţi cari au ilustrat bara română, din rândurile cărora a fost socotit.

In 1895 distinsul avocat cercă să se aventureze în luptele politice, înregimentându-se în partidul conservator şi ocupă un scaun de deputat între anii 1899-1901. Când partidul din care făcea parte se fragmentă, prin desbinarea produsă între Cantacuzinişti şi Carpişti, firea-i blândă şi conciliantă îl împinse printre împăciuitori, iar deziluzia sforţărilor zadarnice sfârşi prin a-l convinge că frământările politice nu-s decât isvor de amărăciune pentru alcătuiri sufleteşti ca a sa. Şi astfel odată cu căderea guvernului Carp, Pantazi se retrase pentru totdeauna din zbuciumata arenă a politicii.

Latura militantă a temperamentului său găsi însă o deplină satisfacţie în forul justiţiei, unde un luptător de rasă poate să-şi aleagă armele, să le utilizeze cu manieră şi fără mutilarea învinsului. Aici muniţia oratorică a maestrului Pantazi, care a dispreţuit întotdeauna explozibilele şi asfixiantele verbale, a putut realiza victorii potrivite cu sentimentele lui estetice, cu firea lui loială şi cumpănită.

Politica ar fi sfârşit, poate, prin a nimici, în parte, aceste frumoase însuşiri. Şi ar fi fost păcat.

Cu chipul acesta, mintea sa ageră şi ascuţită, dacă n'a putut lansa fulgere şi trăsnete de la înălţimea tribunei parlamentare, a făcut de atâtea ori să scapere, la bară, silexul etern al ştiinţei dreptului, iar sufletul său exuberantă eflorescenţă de sentimente estetice, a găsit tihna cuvenită, în armonia de tonuri şi de forme ce-i alcătuia locuinţa, concretizare a unor senzaţii de artă culese din largele şi complexele orizonturi în cari se complăcea din când în când să se piarză.

Em. Pantazi — codirectorul „Buletinului Societăţii de Legislaţie Comparată Română"— a fost sfetnicul juridic al unora dintre cele mai importante instituţiuni economice româneşti, ştiind totdeauna să se facă preţuit, nu numai printr'o excepţională pregătire profesională, dar şi mai ales, prin acea largă îngăduinţă şi simplitate ce caracterizează exemplarele de elită ale umanităţii. Eminentul jurist era, înainte de toate, un adevărat om superior.

Pe un asemenea ales crăiasa noianelor de apă, marea trebuia să-l ispitească, înfăşurându-i gândul în bogatele falduri ale acelei azurate hlamide, magnific împodobită de hermina spumelor.

Iar slujitorii ei, îi trimit astăzi, tânguitorul omagiu al soborului de valuri, în care vibrează admiraţia şi gratitudinea sufletului lor, profund îndurerat.

I. GR. PERIEŢEANU

Ştiri din străinătate

CROAŢIA

Infiinţarea unei societăţi de navigaţie fluvială. Pe baza unui decret recent, s'a aprobat înfiinţarea unei societăţi de navigaţie fluvială „Aghiibrod" cu sediul la Zagreb. Societatea este obligată să realizeze o flotă comercială croată. In acest scop, ea poate creia agenţii şi întreprinderi atât în interiorul ţării, cât şi în străinătate, iar în Croaţia are monopol. Ministerul Economiei Naţionale poate să dea însă aprobări excepţionale în anumite cazuri.

Mărimea capitalului pe acţiuni şi amănuntele cu privire la constituirea societăţii, vor fi publicate într'un statut care urmează să apară în curând. Acţiunile vor fi nominale şi vor putea fi cedate numai cu consimţământul Ministerului Economiei Naţionale şi al Comunicaţiilor. Mai mult de jumătate din capitalul care va servi la procurarea vaselor şi şlepurilor va fi dat de Stat.

(*N. F. A.*, Nr. 273/941)

● *Navigaţia fluvială din Croaţia.* In conformitate cu un decret lege din 19 Noembrie 1941, în Croaţia s'a constituit o societate pe acţiuni pentru navigaţia fluvială croată sub denumirea prescurtată „Hribord" cu sediul la Zagreb.

Scopul societăţii este exploatarea şi încurajarea navigaţiei fluviale şi maritime atât în interiorul Croaţiei, cât şi în afară de frontierele Statului croat. Acţiunile emise sunt nominale şi nu pot fi transmise decât cu aprobarea Ministerului Industriei şi Comerţului în comun acord cu Ministerul Comunicaţiilor şi Lucrărilor Publice. In cazul vânzării acţiunilor, Statul independent croat are dreptul de preemţiune. Majoritatea acţiunilor sunt preluate de Stat şi de instituţiile sale, iar restul de institutele bancare din ţară, precum şi de alte instituţiuni sau persoane din Croaţia.

(*V. M. E. V.* Nr. 50/941)

FINLANDA

Suspendarea navigaţiei fluviale. Navigaţia fluvială din Finlanda a fost suspendată din cauza îngheţului care în iarna aceasta a început foarte devreme. Chiar lacurile cele mai mari au îngheţat aşa de tare încât pot fi trecute cu vehiculele de uscat.

(*N. F. A.*, Nr. 278/941)

FRANŢA

Majorarea tarifelor navigaţiei fluviale. Buletinul Oficial pentru preţuri din 21.XI.1941, face cunoscut că s'a admis ca navigaţia fluvială să-şi majoreze tarifele cu 20%, în afară de zona regiunilor din est, unde tarifele nu pot fi majorate decât cu 10%. De altfel în luna Iunie 1941 s'a mai introdus un spor tarifar de 10%.

La calculul noii majorări se ţine seama de vechiul spor, astfel încât practic vorbind, în comparaţie cu luna Iunie 1941, tarifele se majorează acum numai cu 10%.

(*N. F. A.*, Nr. 281/941)

● *Activitatea intensă a navigaţiei fluviale.* In ultimile luni, navigaţia fluvială franceză şi-a putut spori considerabil traficul. Astfel, în luna August 1941, în departamentele Nord şi Pas-de-Calais au fost transportate 320.000 tone de mărfuri. Această cifră a sporit în luna Septembrie 1941 la 366.000 tone, iar în luna Octombrie 1941 la 445.000 tone. In ultima cifră sunt cuprinse de fapt, în mare parte, transporturile de cărbuni şi anume 125.000 tone pentru departamentele Nord şi Pas-de-Calais şi 225.000 tone pentru diferite alte departamente şi regiunea Parisului.

(*N. F. A.*, Nr. 296/941)

● *Canalul Loire-Rhône.* Camerile de Comerţ din St. Etienne şi Saumur au înaintat autorităţilor competente un proect nou al canalului Loire-Rhône. Acest proect prevede legarea fluviului Loire cu Rhône-ul printr'un canal navigabil pentru vasele de 500—600 tone, dela gura fluviului Loire la St. Nazaire până la Marsilia.

Canalul va lega centrele industriale de pe Loire şi gura fluviului Rhône cu regiunile agricole din Franţa Centrală, iar hinterlandul portului Nantes de pe Loire va fi extins până la Marea Mediterană.

In acelaş timp, Loire şi Rhône vor fi legate direct cu reţeaua de canale din Europa Centrală printr'un canal Rin-Rhône, care ar trece pe la Digoin şi s'ar remifica dela Rhône la Givors spre N.-E. trecând prin lacul Geneva. Tonajul anual se evaluiază dela 1,4-1,7 milioane tone. In acest fel cheltuelile ar putea fi amortizate într'un timp foarte scurt. Cantitatea de apă din fluviul Loire este sufi-ficientă pentru a face acest fluviu navigabil până la Tours, prin simple lucrări de dragaje.

(*D. V. N.*, Nr. 304/941)

GERMANIA

Randament excepţional în traficul pe Dunăre. Pieţele de transbordare Regensburg, Passau, Linz, Viena, Bratislava, au fost exploatate în continuu până la limita extremă a capacităţii lor. Ca urmare, expeditorii sunt rugaţi să renunţe de a mai cere societăţilor de navigaţie dunărene să facă lucrări suplimentare care ar împiedeca bunul mers al serviciului.

Ca lucrări sau prestaţiuni suplimentare se înţeleg următoarele servicii: încărcatul în saci, selecţionarea, sortarea, cântărirea în partide, tararea vagoanelor de cale ferată, luarea mostrelor, marcarea şi refacerea ambalajului, numărarea coletelor şi altele de acest fel.

La prestarea unor astfel de servicii suplimentare, societăţile de navigaţie dunărene sunt în drept să procedeze conform dispoziţiunilor legale în vigoare.

(*D. V. N.*, Nr. 277/941)

● *Noua Uniune a societăţilor de navigaţie dunărene.* Societăţile de navigaţie interesate în traficul de navigaţie pe Dunăre au intenţia să reînoiască Uniunea existentă între ele de ani de zile. Uniunea de exploatare încheiată în anul 1937 între societăţile: Prima societate de navigaţie pe Dunăre cu vapoare, Lloydul Bavarez, Societatea Regală ungară pentru navigaţia cu motonave şi Societatea Regală ungară pentru navigaţia fluvială şi maritimă. — a fost mărită în anul 1940 prin aderarea Societăţii slovace de navigaţie pe Dunăre. Uniunea reglementează tarifele şi participarea vaselor la transport. In ultimul timp s'a încheiat o convenţie de colaborare cu Casa de armare Iosef Wallner, Societatea bavareză de exploatarea navigaţiei şi a porturilor, Deggendorf, Societatea bulgară de Stat pentru navigaţie dunăreană şi Societatea de navigaţie „Sinda", Roma. Convenţia Uniunei expiră în anul 1942. In prezent se duc însă tratative pentru a o prelungi cu încă 5 ani, încorporând pe toţi participanţii actuali numiţi mai sus. Societăţile germane de navigaţie, au înfiinţat la Budapesta un organ de conducere, sub denumirea „Grupul german de navigaţie dunăreană", fiecare societate rămânând însă mai departe tot ca întreprindere independentă.

(*Südost Echo*, Nr. 46/941)

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.

PE BAZA CARNETELOR DE IDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1942

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 20% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20.
S. R. D.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.
N. F. R.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.

SPORT, BASINURI ŞI LACURI

LACUL HERĂSTRĂU, 50% în zilele de lucru, până la ora 16.
STRANDUL „LIDO": Membrii L.N.R. vor plăti 60 lei plus 13 lei taxele legale în loc de 109 lei.
BĂILE EFORIEI B-dul Elisabeta 5, baie lux, lei 57 în loc de 97 lei; baie cl. I lei 47 în loc de 72 lei.
BAIA MOŞILOR, Str. Câmpul Moşilor 2, tel. 2.50.30, acordă următoarele reduceri: putina, în loc de 84 lei se va da cu 57; aburul, în loc de 64 lei, 47 lei.
BĂILE MELTZER, Str. Căuzaşi 16, tel. 4.91.78, acordă următoarea reducere: 46 lei în loc de 62 lei la băile de aburi cl. I-a.
ADMINISTRAŢIA LACULUI PARCUL CAROL I, acordă 25% pentru membrii L.N.R.

HOTELURI

UNION, Str. Ar. Briand, 6, 10%.
IMPĂRATUL TRAIAN, Cal. Griviţei 177, 20% reducere din tarif.

RESTAURANTE, BERĂRII — COLONIALE

RESTAURANT CONTINENTAL Regala 2, 10%.
MOTT & FILS S. A. Str. Puţu cu apă rece No. 53—57. 10% reducere.
REST-BAR „VIŞOIU" (şosea) P. S. Aurelian 48, 10% reducere.
RESTAURANT „OITUZ", str. Halelor, 27, 10% la consumaţie.
RESTAURANT „MUNŢII BALCANI" (Str. Halelor 29), 10% reducere la consumaţie.

LIBRĂRII

Ziarul UNIVERSUL, Brezoianu, 23-25, librărie şi papetărie 10%.
LIBRĂRIA BIROURILOR, Str. R. Poincaré, 51, 10% reducere, pentru literatura Română, papetărie, stilouri, articole de birou, 10% red. pentru literatura străină.
LIBRĂRIA „PRINCIPELE MIRCEA" — Buc. Str. Doamnei 10, acordă 10% membrilor L.N.R.
OFICIUL DE LIBRĂRIE, Librăria Societăţii Cooperative, din Pasagiul Român 26 (prin Calea Victoriei 41) acordă o reducere de 10% la cărţi şi articole de librărie.

SOBAR

D-l PETROIU FLOREA Str. Cpt. Vasiescu Iosif (fostă Ceairului) 136, sobar de teracote cl. I-a acordă o reducere de 20%.

MEDICI, FARMACII

Dr. G. SARBULESCU, Genito-urinare, sifilis, boli de femei, operaţiuni, B-dul Elisabeta No. 95 A, 20% reducere din onorariu obişnuit.
FARMACIA BRUSS (Brădeanu) Elisabeta, 5: 5% specialităţi, 25% reţete medicale.
FARMACIA „ELECTRA" M. Sceopol, Str. N. Bălcescu 14, 25% reţete, 5% specialităţi.
PARFUMERIA „POMPEIU" Str. Cojocari, Articole de parfumerie şi droguerie 10%.
Dr. MIRCEA LUNGU, boli interne, de femei genito-urinare, venerice, reducere 40% din onorariul de consultaţii şi tratamente.

MATERIALE ELECTRICE — RADIO

Ing. GH. CREŢU Regală 16, 10% reducere.
RADIO-VOX Str. Regală, 11, 10% reducere, aparate radio piese detaşate, laborator technic.

MAGAZINE

PRIMUS Art. de porţelanuri şi sticlărie, Academiei 25, 10%.
MAGAZINUL „MAX" — Incălţăminte, Str. Smârdan, 41, 5%.
RADU TEODORESCU, Manufactură, Calea Victoriei No. 81, 5%.
POSTĂVĂRIA „ARTEXT" Şelari No. 2, 10% reducere.
MAGAZINUL „LA PETRICĂ", Calea Griviţei 154, încălţăminte, galanterie şi mărunţişuri, 10%.
THOMAS ETIENNE Virgiliu 22, Telef. 3.26.01, 10% reducere.
CEASORNICĂRIA PAX (Calea Griviţei 107), acordă 15% reducere pentru orice cumpărătură.
FRIZERIA „CERCUL MILITAR, Str. Sărindar 1, acordă 30%
BOLERO magazin de încălţăminte, str. Carol, 4, 5%.

FOTOGRAFI şi TIPOGRAFI

FOTO ROYAL, Bul. Elisabeta 8, 10% reducere.
LA AMATORUL FOTOGRAF, Str. Biserica Enei 20, developatul gratuit la materialul negativ cumpărat, 10% la accesorii sau lucrări.
„LITERA" — Proprietar c-dor (r) N. Sablin, Str. Mântuleasa 31. tel. 5.59.14, 15% reducere.
FOTO AURORA (Stela Duţă), Şos. Ştefan cel Mare, 36, 10% comenzi şi 5% cumpărături.

CINEMATOGRAFE

CINEMA MARNA: Reducere cu 7 lei la bilet la partere şi balcon I.
CINEMA DIANA: Două locuri cu 30 lei în zilele de lucru.
CINEMA BIRUINŢA (B-dul Elisabeta 2); bilete cu preţuri reduse: 45, 39 şi 29 lei.
CINEMA MARCONI (C. Griviţei 137): 33 lei partere în loc de 43 lei.
CINEMA AMERICAN, (Cal. Moşilor, 221): Cu 25 lei de persoană sau 45 lei două persoane.

BRAŞOV

LIBRĂRIA ŞI PAPETĂRIA „JUPITER" Biaciu şi Popica S. N. C., Strada I. G. Duca Nr. 21, acordă 10% reducere.

BRAILA

FOTO-ARTE MAX KOTTNER, str. Regală 10, reducere 10%.
FARMACIA C. IONESCU-BERECHET, str. Regală, specialităţi 10%, reţete preparate 20%.
MEDIC D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU, Bulevardul Cuza, plombe, extracţii, lucrări 10% reducere.
LIBRĂRIA MODERNĂ, Str. Regală, 10% reducere.
COFETĂRIA FRANCEZĂ, Piaţa Sf. Arhanghel, 10% reducere.
TENIS CLUB, Grădina mare, intrare la patinaj 10%.
CLUBUL CICLISMUL, Parcul sportiv Regele Carol I, intrare 10% reducere.
FARMACIA „SF. PANTELE", Str. Regală Nr. 26, oferă medicamente cu reducere de 10% şi reţete preparate cu 20%.
D-l ŞTEFAN DIACONESCU, din Str. Regală No. 109, oferă încălţăminte cu o reducere de 10%.
D-l JEAN POPESCU din Str. Regală Nr. 51, oferă medicamente cu reducere de 5% şi articole de parfumerie cu 10%.
D-l CONSTANTIN PAPACANARIS, Str. Regală 105, oferă articole de cofetărie cu reducere de 10%.
D-l HARALAMBIE VASILIU, patronul tipografiei „Dunărea", oferă o reducere de 10% pentru tot felul de imprimate.
D-l NICOLAE MOLDOVEANU, din Halele Centrale, oferă peşte de tot felul cu o reducere de 10%.
D-l TEODOR MANEA, Bulevardul Cuza Nr. 199, oferă diferite articole de librărie cu reducere de 10%.
D-l STAN ROŞCA, din Str. Sf. Nicolae Nr. 42, se oferă a confecţiona haine cu o reducere de 10%.

CAMPULUNG-MUSCEL

BUCUR GĂLEŞCANU, magazin de manufactură, Str. Profesor N. Iorga 2, magazin de manufactură şi încălţăminte 3% reducere.
S. ROBOCIU, articole de menaj, 10% reducere.
GH. STĂNESCU, magazin de pielărie, str. N. Vodă 158, 5% reducere.
„ETERNA", magazin de ceasornicărie, 20%, reducere la reparaţiuni şi 10% cumpărături.
V. BUCUR, magazin de pălării şi blănuri, Str. Dr. M. Cristea, reducere 10%.
FRIZERIA „BULEVARD", Str. Miron Cristea 128, reducere de 10%.

CHIŞINAU

FRIZERIA SPORT (Cereş Gh.) str. Universităţii colţ cu str. 27 Martie acordă reducere la abonamente.
ATELIER DE TAMPLĂRIE (I. Einzis) Str. Dragoş Vodă, 3 acordă 20% reducere.
CROITOR PREOŢESC (D. Guţu) Str. Iaşilor, 35, preţ redus pentru membrii L. N. R.

CONSTANŢA

FOTO PASCULESCU, Str. Carol şi Sucursala Str. Ştefan cel Mare: reducere 10%.
RADIO ELECTRICA T. CURCUROPOL, Carol 101, 15%.
LA LAMPA ELEGANTĂ, Magazin cu porţelanuri, Str. Carol No. 42, reducere 5%.
LIBRĂRIA DOBROGEANĂ: 10% la cărţi româneşti şi 5% la celelalte articole.
LIBRĂRIA CULTURA ROMÂNEASCĂ, Str. Carol 26, 15% reducere la toate articolele de librărie şi papetărie, afară de cărţi străine.
CARTEA ROMANEASCĂ, Willy Leonard: la cărţile româneşti şi papetărie 20%, la cărţile străine, romane 10%.
FOTO-REGAL, C. Grigorescu, Str. Carol 51: la filme şi plăci fotografice 10%; fotografii, developări şi copii 20%.
„LA DAN", magazin cu ferărie, 5% rabat la articole de ferărie şi vopselărie.
TIPOGRAFIA „DACIA", str. L. Catargiu 7: rabat 25% la imprimate.

IAŞI

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramalău şi C. Apostolide, Str. Piaţa Cuza Vodă, 1-3, 20%.

GALAŢI

D. P. CROITORUL, Croitorie de Dame, bărbaţi şi militari, Str. Brăilei 7: 10% reducere.
Dr. I. URSAN, Boli interne şi de femei, genito-urinare, Strada Dimineţii colţ cu Pr. Maria, 30% reducere la consultaţii de boli interne şi genito-urinare, 15% şedinţele de diatermie.
RESTAURANT FRAŢII ANTONIADIS, Str. Domnească 85, 10% reducere.
DROGUERIA „SALVATOR", str. Brăilei, 17: 10% rabat la articolele de droguerii, parfumerii şi cosmetice.
MARCU ESRIG & FII, Pielărie şi accesorii Str. G-ral Berthelot, 22, 5%.

PREDEAL

HOTEL PALACE, reducere 20%

TULCEA

Dr. C. ENCEV, Str. Banatului, 6, reducere 50%.
O. CHIRIACHIDE, coloniale 10%, 20%.
Fraţii CAMBITIS, coloniale, 10%.
NICHIFOR CHIRIACHIDE, coloniale 10%.
CRISTEV D., lingerie 20%.
GH. HANGIEV, librar, 20%.

LA CENTRALA „LIGII NAVALE" SE GASESC DE VÂNZARE URMATOARELE:

Viaţa României pe Mare şi Dunăre de Mihail Negru Lei 60
Cartea Dunării de Jean Bart . . . . . „ 60
O corabie românească de J. Bart. . . . . „ 20
Influenţa Marinei Comerciale asupra Civilizaţiei, de C. Amiral C. Boerescu . . . . . „ 60
Marina de Război sub Domnia Regelui Carol I, de C. Amiral Eustaţiu S. . . . . „ 10
Comentarii asupra războiului submarin de R. Ciocârdel . . . . . „ 12
La circulation générale de eaux de la Mer Noire de R. Ciocârdel . . . . . „ 12
Marina Regală de R. Ciocârdel . . . . . „ 20
Cartea apelor de Apostol Culea . . . . . „ 60
Vocabular nautic (în patru limbi) de Nostromo . . „ 20
Codul Maritim Fluvial cuprinzând: codicele, legile, regulamentele şi convenţiunile aflate în vigoare, referitoare la marina militară şi la cea comercială cu jurisprudenţe, ordine circulare şi cu noule dispoziţiuni cu privire la măsurătoarea navelor de C. Tonegaru, Cpt. A. Teodoru şi C. Ioaniţiu . . . . . „ 600
Avionul şi gazele de luptă de Ciocârdel R. . . . „ 12
Elogiul Mării de I. Gr. Perieţeanu . . . . . „ 5
Marinarul, călătoriile lui pe întinsul apelor, de amiral Seb. Eustatziu . . . . . „ 10
Nava cu pânze în trecutul marinăresc de V.-Amiral I. Bălănescu . . . . . „ 5
Marea Noastră şi Strâmtorile din punct de vedere juridic de Prof. Univ. N. Daşcovici . . . „ 5
Cu Nelson la Trafalgar, de Al. Lupaşcu . . . . „ 5
Faima, Taina şi „Scandalul" Bătăliei dela Jutland, de Ing. Al. Lupaşcu . . . . . „ 5

A. B. C. al înnotătorului, de Col. Corneliu Negulescu . . . . . „ 10
Noua metodă de înnot de Lt. Epureanu . . . „ 10
Gabriele d'Annunzio, cântăreţul mărilor italice, de I. Gr. Perieţeanu . . . . . „ 10
Thalassa de Al. Bilciurescu . . . . . „ 100
Din aspectele mării şi din viaţa marinarilor pe întinsul apelor, de Contr'Amiral C. Negru . . „ 30
La răscruce, de C-dor A. Negulescu . . . . . „ 10
Rostul marinei în viaţa naţiunii, de d. general adjutant Paul Teodorescu . . . . . „ 10
Regulile războiului şi neutralităţii de Prof. Univ. N. Daşcovici 20
Războiul pe Mare de Lt. C-dor Eug. Săvulescu şi Căpit. I. Bănică . . . . . „ 120
Marşul marinarilor de Căpit. Z. Negulescu . . . 5
Dunărea şi Marea Neagră, făuritoare şi întregitoare de neam, de c-dor N. Steriopol . . . . . „ 10
Avion şi submarin sau vase de suprafaţă? de Amiral C. Negru . . . . . „ 12
Carnete cu timbre de propagandă L. N. R., cuprinzând 120 bucăţi, după şase picturi executate de d. Lt. Comandor Cosăceanu . . . . „ 120
Albumul navelor de pictorul D. Ştiubei . . . . „ 60
Insigna L. N. R. . . . . „ 100
Trofee pentru şapcă . . . . . „ 200
Flamura L. N. R. Nr. 4 (15 × 30 cm.) . . . „ 120
Flamura L. N. R. Nr. 3 (25 × 50 cm.) . . . „ 150
Flamura L. N. R. Nr. 2 (40 × 80 cm.) . . . „ 300
Flamura L. N. R. Nr. 1 (2 × 80 cm.) . . . . „ 1000
Baston port flamură elegant . . . . . „ 580

Biblioteca Ligii cu peste 2000 volume e pusă gratuit pentru consultare la dispoziţia membrilor. O pot cerceta şi cunoscuţii membrilor.

MARVAN

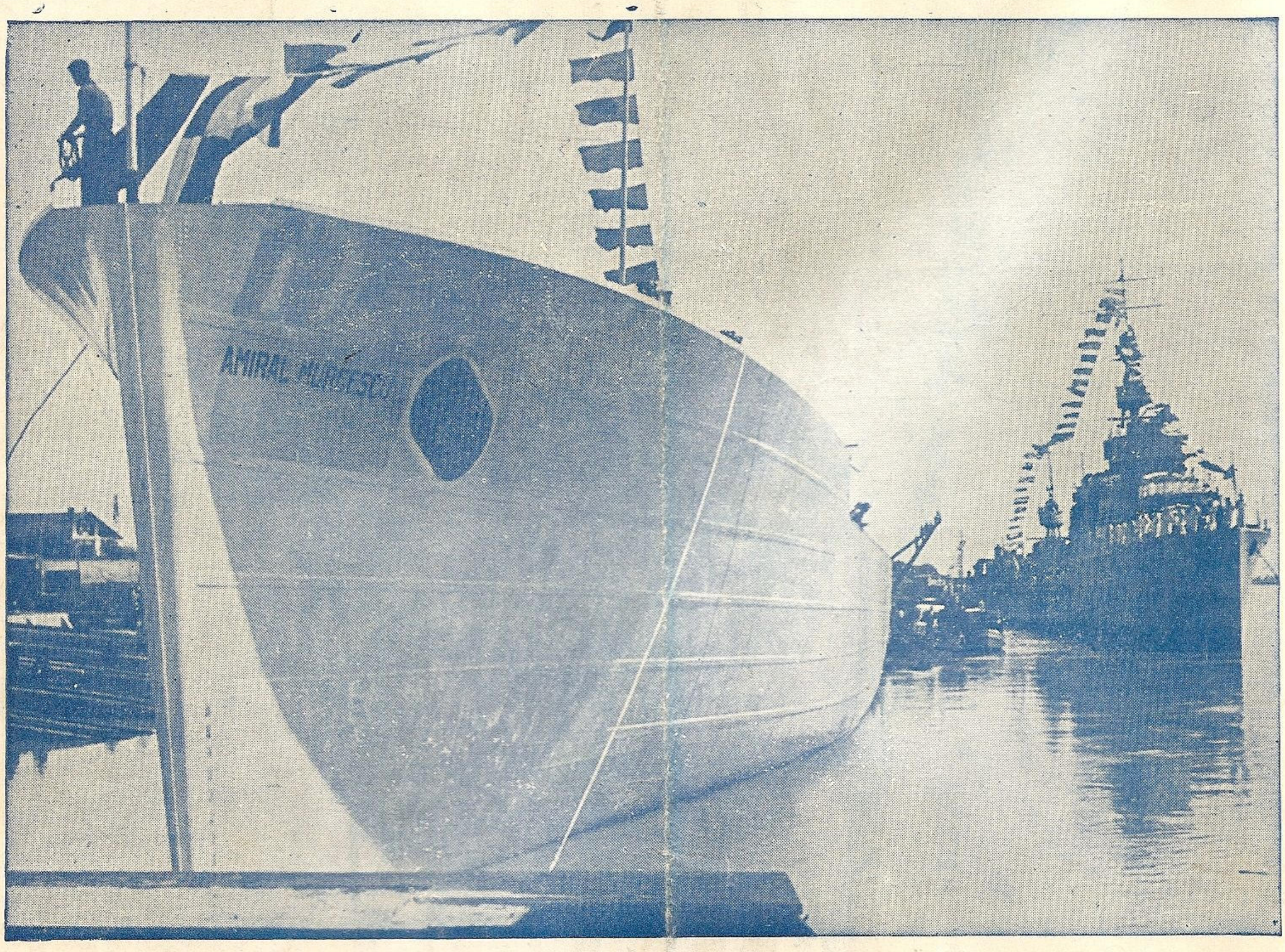
S. A. R.

TIPOGRAFIE
ZINCOGRAFIE
OFFSET

BUCUREȘTI VI ◆ B-DUL PRINCIPELE MIRCEA, 10 ◆ TEL. 3.72.46 ■ 5.51.88

ȘANTIERELE NAVALE GALAȚI

Direcțiunea Generală
BUCUREȘTI
Str. I. G. Duca 33
Tel. 2.18.26



VASE DE RASBOI * VASE COMERCIALE

Șantierele
GALAȚI
Str. Arsenalului 4
Tel. 27.65

INSTITUTUL DE ARTE GRAFICE „MARVAN" S. A. R. — BUCUREȘTI

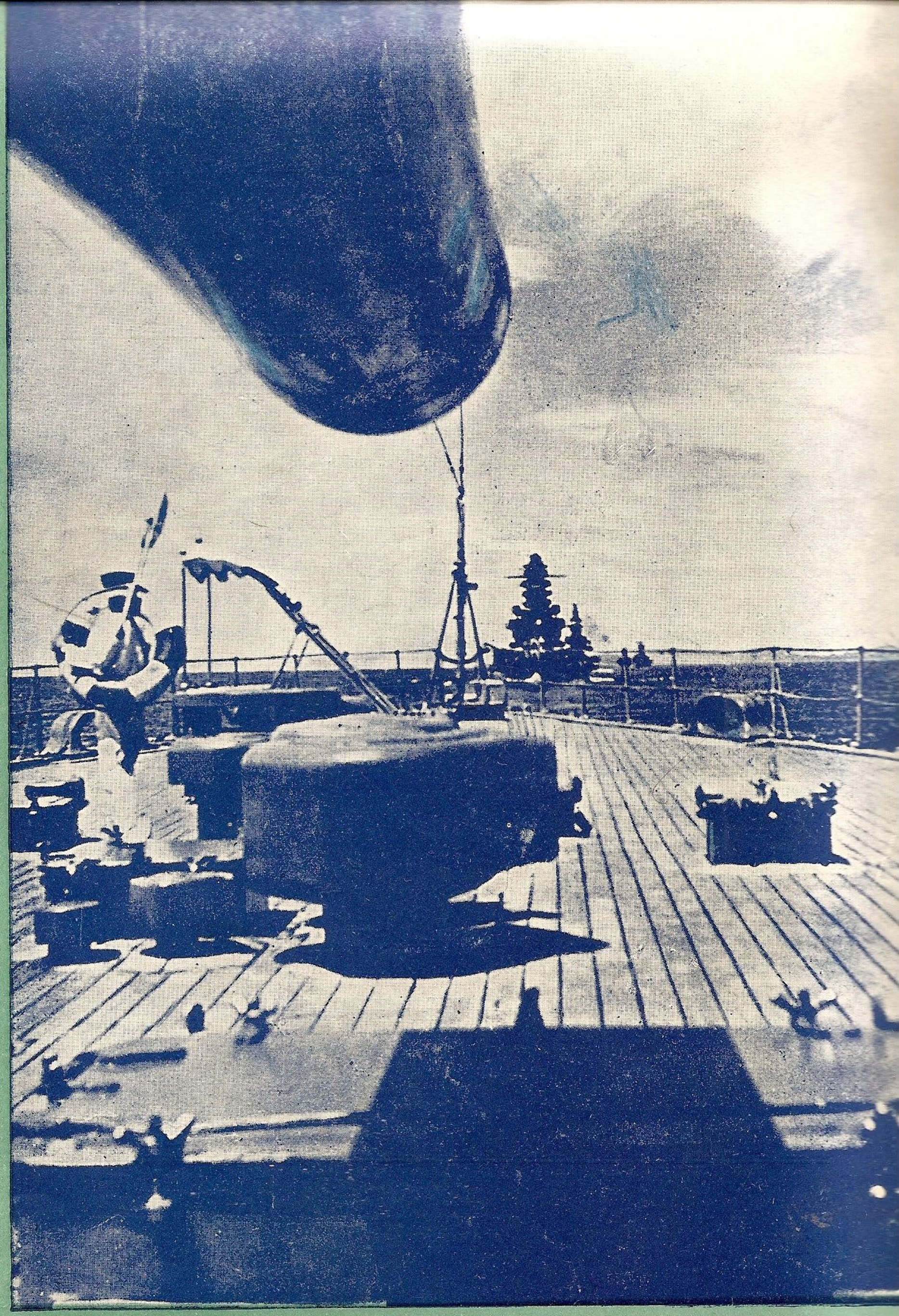
LEI 40

L I G A
NAVALĂ
ROMÂNĂ

PERSOANA MORALĂ ŞI JURIDICĂ

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă..."

(M KOGĂLNICEANU)



VAS DE LINIE JAPONEZ IN MANEVRĂ.

MAREA NOASTRA

REVISTA PENTRU PROPAGANDĂ, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

ANUL XI, Nr. 5—6

MAI-IUNIE

MAREA NOASTRA

REVISTA LIGII NAVALE ROMANE

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

Inscrisă în reg. de publicaţiuni periodice al Trib. Ilfov sub nr. 367/938

APARE LUNAR

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine, navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroaviaţie, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice.

Intemeiată de (†) JEAN BART — Director : Comandor A. NEGULESCU — Secretar : ION MUCHE

Numărul 5–6

Redacţia şi administraţia : SEDIUL LIGII NAVALE ROMÂNE
Strada Spiru Haret no. 6 — Bucureşti, II — Telefon 5.71.08.

Mai / Iunie 1942

CUPRINSUL:

Lt.-C-dor P. Popescu-Deveselu : Marina noastră în Războiul Reîntregirii . . . . . pag. 97
C'Amiral C. Negru : Oceanul Pacific . . . . . „ 102
Apostol Culea : Tradiţiile vieţii pe apă ale poporului român . . . . . „ 104
C'Amiral C. Negru : Din aspectele Mării . . . . . „ 108
Cridim : Pastel mistic . . . . . „ 106
C-dor A. Roman : Ocolul Mediteranei . . . . . „ 110
Vice Amiral Pfeiffer : Puterea maritimă a Japoniei „ 112
Cronicar : Răsboiul aero-naval . . . . . „ 114
* * * Glasul presei . . . . . „ 118
Lt. Paul Epureanu : Funcţionarii şî L. N. R. . . . „ 122
G-ral Ion Anastasiu : Drumeţii Dunărei . . . . . „ 123
Scarlat Preajbă : Recenzii . . . . . „ 124
* * * Informaţii din ţară . . . . . „ 127
* * * Informaţii din străinătate . . . . . „ 140

Preţul abonamentelor pe un an :

Pentru instituţii, întreprinderi, agenţii . . . . . Lei 1000

Pentru particulari . . . . . „ 400
Pentru străinătate preţul dublu

Membrii Ligii Navale Române primesc revista GRATUIT în schimbul cotizaţiei de 240 lei membrii majori, ofiţeri activi şi pensionari ;
120 lei membrii minori, funcţionari inferiori, studentii, maeştrii militari, subofiţerii activi, pensionari şi comerciali.

Membrii familiilor celor înscrişi în categoriile de mai sus, vor plăti pentru a fi membri ai L.N.R., o cotizaţie de 60 eil fără a primi revista. La înscriere se mai plăteşte 120 lei pentru carnet, insignă şi statut.

Cotizaţia specială pentru tineretul şcolar, universitar şi muncitoresc, (elevi şi premilitari) este de 24 lei anual, primind în schimb GRATUIT revista „MAREA NOASTRĂ PENTRU TINERET". La înscriere se mai plăteşte 100 lei pentru carnet, insignă şi statut

Plata articolelor : **Articole originale . 300 lei pagina**
Compilări, recenzii 150 „ „
Traduceri . . . . 100 „ „

Articolele vor fi scrise pe o singură faţă, iar desenurile separat executate cu tuş negru.

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ

DE SUB INALTA PREȘIDENȚIE DE ONOARE A

M. S. REGELUI MIHAI I AL ROMANIEI

SEDIUL CENTRAL: STRADA SPIRU HARET No. 6, BUCUREȘTI II

Vă iubiți țara ?
Vă sunt dragi apele noastre, — râuri, fluvii, marea ?
Aveți admirație pentru marinarii noștrii ?

Inscrieți-vă în LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ, care luptă pentru îndrumarea și încurajarea ori cărei activități naționale marinărești și pentru desvoltarea puterii maritime române.

Cotizațiile anuale sunt: 240 lei membrii majori;
120 lei membri funcționari inferiori, studenți.

Fiecare membru primește **GRATUIT** revista „Marea Noastră", organul de propagandă al L. N. R., cu suplimentele ei.

Membrii familiilor celor înscriși în categoriile de mai sus, vor plăti o cotizație de 60 lei fără a primi revista.

La înscriere se mai plătește 120 lei pentru insignă, carnet și statut.

Cotizația anuală a membrilor JUNIORI (sub 21 ani) este de:

24 LEI

în schimbul căreia primesc **GRATUIT** revista „Marea Noastră pentru tineret".

La înscriere se mai plătește 100 lei insigna, carnetul și statutul.

Cei cari doresc a primi și revista „Marea Noastră" vor plăti o cotizație de 120 lei în loc de 24.

TARIFUL PUBLICITĂTEI:

	1/1	1/2	1/4 pagină
Una lună	2.500.—	2.000.—	1.500.—
3 luni	7.000.—	5.000.—	4.000.—
6 „	12.000.—	8.000.—	6.000.—
12 „	20.000.—	15.000.—	10.000.—

Buletinele, gazetele și revistele primite la Biblioteca L. N. R.

Buletine: Buletinul Pisciculturii românești; Economia; Correspondence economique roumaine; Antigaz; Buletinul Bursei București; Buletinul Direcțiunii Dunării Maritime; Buletinul demografic al României; Buletinul Muzeului Militar Național; Buletinul Muncii.

Gazete: Unirea; Viața; Vremea; Cuvântul Generalului; Gazeta Transilvaniei; Focșanii; Avântul; Gazeta Cărților; Dacia; Universul Sport; Progresul.

Reviste române: România Aeriană; Finanțe și Industrie; Muncitorul național român; C. A. M; Răsăritul; Glasul Tineretului; Revista Soc. științifico-literare Tinerimea Română; Cronica Romanului; Revista Fundațiilor Regale; Revista de Igienă Socială; România Militară; Revista Aeronauticei și Marinei; Revista Infanteriei; Natura; Corespondența economică; Convorbiri literare.

Reviste streine: L'Illustration; Journal de la Marine Marchande; Signal; Tempo; Koralle; Till Rors, L'Illustrazione Italiana; La Moto-Nautica Italiana; L'Italia Marinara; Jadranska Straza.

FILIALELE L. N. R.

Localitatea	Preşedinte	Sediul
1. Bălţi	Lt.-col. P. Hanciu	
2. Brăila	General Avramescu	La Grupul nav. grănic.
3. Braşov	Consilier Gh. Diaconescu	La Insp. Preg. Prem.
4. C.-Lung (Muscel)	Col. Babeu Zaharia	La Comenduirea Pieţei
5. Calafat	G. Giuică	La căpitănia portului.
6. Călăraşi	Eugen Cialâc	La căpitănia portului.
7. Cahul	Col. D. Dobrescu	
8. Cernăuţi	G-ral Const. Buniş	
9. Cetatea Albă	Avocat Calust Asvadurov	
10. Chişinău	G-ral I. Carlaonţ	
11. Constanţa	C-dor P. Zlatian	La Hotel Carol
12. Corabia (Romanaţi)	Lt.col. Th. Căpitănescu	La căpit. portului Corabia.
13. Berezeni (Fălciu)	Ştefan Blănaru, primar	La primăria comunei.
14. Călmăţui (Fălciu)	Ilie Rotaru, primar	
15. Drânceni (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei.
16. Fălciu (Fălciu)	Iacob Filipescu, primar	La primăria comunei.
17. Grozeşti (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei.
18. Lunca Banului (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei.
19. Scopoşeni (Fălciu)	Gh. Popa, primar	La primăria comunei.
20. Stănileşti (Fălciu)	Enache Oancea, primar	La primăria comunei.
21. Vetrişoaia (Fălciu)	Gh. Iorga, primar	La primăria comunei.
22. Galaţi	Dan Sărăţeanu	Str. Plantelor, 8
23. Giurgiu	Col. T. Ghigorţ	La Şc. de Piscicultură
24. Hotin	Col. Const. Şerbănescu	
25. Iaşi	G-ral H. Dragomirescu	La c-dt. regiunei teritoriale
26. Ismail	Col. Petre Jinga	
27. Piatra-Neamţ	Lt.-col. I. Teodorescu	La prefectura judeţului
28. Piteşti	G-ral Vintilă Davidescu	La comand. brigăzii
29. R.-Vâlcea	G-ral Olimpiu Stavrat	La comand. garnizoanei
30. Roman	G-ral C. Constantinescu	La comand. garnizoanei
31. Sighişoara	Col. G. Grecescu	La prefectura judeţului
32. Slatina	G-ral Aurel Aldea	La comand. garnizoanei
33. Soroca	Maior A. Ursu	
34. Sulina	Ing. C. Burghele	La cercul marinei
35. Tg. Lipcani (Hotin)	Col. Const. Şerbănescu	
36. Tg. Ungheni (Iaşi)	Lt.-col. Buhancă Ioan	
37. Timişoara	Dr. V. N. Tăutu	La căpitănia portului
38. Tulcea	Eracle Asan	La Cercul Militar
39. T. Măgurele	G-ral Al. Ioaniţiu	La comand. garnizoanei
40. T. Severin	V. Netta	La şantierul naval

MEMBRII L. N. R. sunt rugaţi a comunica telefonic sau prin scris ori de câte ori nu primesc revista şi ori ce schimbare de adresă. La fiecare expediţie aproape 10% din reviste sunt înapoiate cu menţiunea „necunoscut la adresă".

Adresa Centralei este: Str. Spiru Haret, 6, Bucureşti II, Telefon 5.71.08.

Apel către camarazi

Rolul Ligii Navale Române şi rostul publicaţiilor noastre se ştie că este propaganda pentru răspândirea şi întărirea spiritului marinăresc în massa mare a celor cari iubesc marea şi marina, dar nu o cunosc—mai ales tineretul.

La această muncă, nu trebue să se înhame numai un număr restrâns, care formează comitetele de conducere, ci TOŢI CAMARAZII, trimiţându-ne articole, amintiri, fapte demne de remarcat, glume, anecdote, ca eşind din izolare să facem cât mai cunoscute viaţa şi marina noastră.

Publicaţiile noastre se adresează tuturor, dar trebuesc să fie scrise cât mai mult de marinari. Pentru a le răsplăti munca, s'a aprobat un spor la colaborare.

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.

PE BAZA CARNETELOR DE IDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1942

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 20% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20.
S. R. D.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.
N. F. R.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.

SPORT, BASINURI ŞI LACURI

LACUL HERĂSTRĂU, 50% în zilele de lucru, până la ora 16.
STRANDUL „LIDO": Membrii L.N.R. vor plăti 60 lei plus 13 lei taxele legale în loc de 109 lei.
BĂILE EFORIEI B-dul Elisabeta 5, baie lux, lei 57 în loc de 97 lei; baie cl. I lei 47 în loc de 72 lei.
BAIA MOŞILOR, Str. Câmpul Moşilor 2, tel. 2.50.30, acordă următoarele reduceri: putina, în loc de 84 lei se va da cu 57; aburul, în loc de 64 lei, 47 lei.
BĂILE MELTZER, Str. Căuzaşi 16, tel. 4.91.78, acordă următoarea reducere: 46 lei în loc de 62 lei la băile de aburi cl. I-a.
ADMINISTRAŢIA LACULUI PARCUL CAROL I, acordă 25% pentru membrii L.N.R.

HOTELURI

UNION, Str. Ar. Briand, 6, 10%.
IMPĂRATUL TRAIAN, Cal. Griviţei 177, 20% reducere din tarif.

RESTAURANTE, BERĂRII — COLONIALE

RESTAURANT CONTINENTAL Regala 2, 10%.
MOTT & FILS S. A. Str. Puţu cu apă rece No. 53—57. 10% reducere.
REST-BAR „VIŞOIU" (şosea) P. S. Aurelian 48, 10% reducere.
RESTAURANT „OITUZ", str. Halelor, 27, 10% la consumaţie.
RESTAURANT „MUNŢII BALCANI" (Str. Halelor 29), 10% reducere la consumaţie.

LIBRĂRII

Ziarul UNIVERSUL, Brezoianu, 23-25, librărie şi papetărie 10%.
LIBRĂRIA BIROURILOR, Str. R. Poincaré, 51, 10% reducere, pentru literatura Română, papetărie, stilouri, articole de birou, 10% red. pentru literatura străină.
LIBRĂRIA „PRINCIPELE MIRCEA" — Buc. Str. Doamnei 10, acordă 10% membrilor L.N.R.
OFICIUL DE LIBRĂRIE, Librăria Societăţii Cooperative, din B-dul Elisabeta, 60, acordă o reducere de 10% la cărţi şi articole de librărie.

SOBAR

D-l PETROIU FLOREA Str. Cpt. Vasiescu Iosif (fostă Ceairului) 136, sobar de teracote cl. I-a acordă o reducere de 20%.

MEDICI, FARMACII

Dr. G. SARBULESCU, Genito-urinare, sifilis, boli de femei, operaţiuni, B-dul Elisabeta No. 95 A, 20% reducere din onorariu obişnuit.
FARMACIA BRUSS (Brădeanu) Elisabeta, 5: 5% specialităţi, 25% reţete medicale.
FARMACIA „ELECTRA" M. Sceopol, Str. N. Bălcescu 14, 25% reţete, 5% specialităţi.
PARFUMERIA „POMPEIU" Str. Cojocari, Articole de parfumerie şi droguerie 10%.
Dr. MIRCEA LUNGU, boli interne, de femei genito-urinare, venerice, reducere 40% din onorariul de consultaţii şi tratamente.

MATERIALE ELECTRICE — RADIO

Ing. GH. CREŢU Regală 16, 10% reducere.
RADIO-VOX Str. Regală, 11, 10% reducere, aparate radio piese detaşate, laborator technic.

MAGAZINE

PRIMUS Art. de porţelanuri şi sticlărie, Academiei 25, 10%.
MAGAZINUL „MAX" — Incălţăminte, Str. Smârdan, 41, 5%.
RADU TEODORESCU, Manufactură, Calea Victoriei No. 81, 5%.
POSTĂVĂRIA „ARTEXT" Şelari No. 2, 10% reducere.
MAGAZINUL „LA PETRICĂ", Calea Griviţei 154, încălţăminte, galanterie şi mărunţişuri, 10%.
THOMAS ETIENNE Virgiliu 22, Telef. 3.26.01, 10% reducere.
CEASORNICĂRIA PAX (Calea Griviţei 107), acordă 15% reducere pentru orice cumpărătură.
FRIZERIA „CERCUL MILITAR, Str. Sărindar 1, acordă 30%
BOLERO magazin de încălţăminte, str. Carol, 4, 5%.

FOTOGRAFI şi TIPOGRAFI

FOTO ROYAL, Bul. Elisabeta 8, 10% reducere.
LA AMATORUL FOTOGRAF, Str. Biserica Enei 20, developatul gratuit la materialul negativ cumpărat, 10% la accesorii sau lucrări.
„LITERA" — Proprietar c-dor (r) N. Sablin, Str. Mântuleasa 31. tel. 5.59.14, 15% reducere.
FOTO AURORA (Stela Duţă), Şos. Ştefan cel Mare, 36, 10% comenzi şi 5% cumpărături.
M. STOLESU, Magazin de încălţăminte, Str. Mihai Vodă Nr. 7, oferă 10% reducere la cumpărături şi reparaţii.

CINEMATOGRAFE

CINEMA MARNA: Reducere cu 7 lei la bilet la partere şi balcon I.
CINEMA DIANA: Două locuri cu 30 lei în zilele de lucru.
CINEMA BIRUINŢA (B-dul Elisabeta 2); bilete cu preţuri reduse: 45, 39 şi 29 lei.
CINEMA MARCONI (C. Griviţei 137): 33 lei partere în loc de 43 lei.
CINEMA AMERICAN, (Cal. Moşilor, 221): Cu 25 lei de persoană sau 45 lei două persoane.

BRAŞOV

LIBRĂRIA ŞI PAPETĂRIA „JUPITER" Biaciu şi Popica S. N. C., Strada I. G. Duca Nr. 21, acordă 10% reducere.

BRAILA

FOTO-ARTE MAX KOTTNER, str. Regală 10, reducere 10%.
FARMACIA C. IONESCU-BERECHET, str. Regală, specialităţi 10%, reţete preparate 20%.
MEDIC D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU, Bulevardul Cuza, plombe, extracţii, lucrări 10% reducere.
LIBRĂRIA MODERNĂ, Str. Regală, 10% reducere.
COFETĂRIA FRANCEZĂ, Piaţa Sf. Arhanghel, 10% reducere.
TENIS CLUB, Grădina mare, intrare la patinaj 10%.
CLUBUL CICLISMUL, Parcul sportiv Regele Carol I, intrare 10% reducere.
FARMACIA „SF. PANTELE", Str. Regală Nr. 26, oferă medicamente cu reducere de 10% şi reţete preparate cu 20%.
D-l ŞTEFAN DIACONESCU, din Str. Regală No. 109, oferă încălţăminte cu o reducere de 10%.
D-l JEAN POPESCU din Str. Regală Nr. 51, oferă medicamente cu reducere de 5% şi articole de parfumerie cu 10%.
D-l CONSTANTIN PAPACANARIS, Str. Regală 105, oferă articole de cofetărie cu reducere de 10%.
D-l HARALAMBIE VASILIU, patronul tipografiei „Dunărea", oferă o reducere de 10% pentru tot felul de imprimate.
D-l NICOLAE MOLDOVEANU, din Halele Centrale, oferă peşte de tot felul cu o reducere de 10%.
D-l TEODOR MANEA, Bulevardul Cuza Nr. 199, oferă diferite articole de librărie cu reducere de 10%.
D-l STAN ROŞCA, din Str. Sf. Nicolae Nr. 42, se oferă a confecţiona haine cu o reducere de 10%.

BUZAU

PARCUL CRÂNG-BUZĂU (canotaj), Exp. M. Moscu: 50% reducere.

CAMPULUNG-MUSCEL

BUCUR GĂLEŞCANU, magazin de manufactură, Str. Profesor N. Iorga 2, magazin de manufactură şi încălţăminte 3% reducere.
S. ROBOCIU, articole de menaj, 10% reducere.
GH. STANESCU, magazin de pielărie, str. N. Vodă 158, 5% reducere.
„ETERNA", magazin de ceasornicărie, 20%, reducere la reparaţiuni şi 10% cumpărături.
V. BUCUR, magazin de pălării şi blănuri, Str. Dr. M. Cristea reducere 10%.
FRIZERIA „BULEVARD", Str. Miron Cristea 128, reducere de 10%.

CHIŞINAU

FRIZERIA SPORT (Cereş Gh.) str. Universităţii colţ cu str. 27 Martie acordă reducere la abonamente.
ATELIER DE TAMPLĂRIE (I. Einzis) Str. Dragoş Vodă, 3 acordă 20% reducere.
CROITOR PREOŢESC (D. Guţu) Str. Iaşilor, 35, preţ redus pentru membrii L. N. R.
MAGAZIN DE COLONIALE, DELICATESE ŞI MEZELURI, CODREANU, Str. Ştefan cel Mare, 100. Reduceri pentru cumpărături engros.
CROITORIE DE DAME, V. STOGA, Str. Dragoş Vodă, 9, 10% reducere.

CONSTANŢA

FOTO PASCULESCU, Str. Carol şi Sucursala Str. Ştefan cel Mare: reducere 10%.
RADIO ELECTRICA T. CURCUROPOL, Carol 101, 15%.
LA LAMPA ELEGANTĂ, Magazin cu porţelanuri, Str. Carol No. 42, reducere 5%.
LIBRĂRIA DOBROGEANĂ: 10% la cărţi româneşti şi 5% la celelalte articole.
LIBRĂRIA CULTURA ROMANEASCĂ, Str. Carol 26, 15% reducere la toate articolele de librărie şi papetărie, afară de cărţi străine.
CARTEA ROMANEASCĂ, Willy Leonard: la cărţile româneşti şi papetărie 20%, la cărţile străine, romane 10%.
FOTO-REGAL, C. Grigorescu, Str. Carol 51: la filme şi plăci fotografice 10%; fotografii, developări şi copii 20%.
„LA DAN", magazin cu ferărie, 5% rabat la articole de ferărie şi vopselărie.
TIPOGRAFIA „DACIA", str. L. Catargiu 7: rabat 25% la imprimate.

IAŞI

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramalău şi C. Apostolide, Str. Piaţa Cuza Vodă, 1-3, 20%.

GALAŢI

D. P. CROITORUL, Croitorie de Dame, bărbaţi şi militari, Str. Brăilei 7: 10% reducere.
Dr. I. URSAN, Boli interne şi de femei, genito-urinare, Strada Dimineţii colţ cu Pr. Maria, 30% reducere la consultaţii de boli interne şi genito-urinare, 15% şedinţele de diatermie.
RESTAURANT FRAŢII ANTONIADIS, Str. Domnească 85, 10% reducere.
DROGUERIA „SALVATOR", str. Brăilei, 17: 10% rabat la articolele de droguerii, parfumerii şi cosmetice.
MARCU ESRIG & FII, Pielărie şi accesorii Str. G-ral Berthelot, 22, 5%.

PREDEAL

HOTEL PALACE, reducere 20%

TULCEA

Dr. C. ENCEV, Str. Banatului, 6, reducere 50%.
O. CHIRIACHIDE, coloniale 10%, 20%.
Fraţii CAMBITIS, coloniale, 10%.
NICHIFOR CHIRIACHIDE, coloniale 10%.
CRISTEV D., lingerie 20%.
GH. HANGIEV, librar, 20%.

TIRASPOL

C. A. M., ŢAPCHIU, Str. Pocrovscaia, 108. Reducere la papetărie.
RESTAURANT şi HOTEL STRÂMBEANU. Reducere 5% şi 10%.

TÂRGUL PÂRLITA (BALŢI)

RESTAURANT şi HOTEL STRÂMBEANU. Reducere 5% şi 10%.

LA CENTRALA „LIGII NAVALE" SE GASESC DE VÂNZARE URMATOARELE:

Viaţa României pe Mare şi Dunăre de Mihail Negru Lei 60
Cartea Dunării de Jean Bart . . . . . „ 60
O corabie românească de J. Bart. . . . . „ 20
Influenţa Marinei Comerciale asupra Civilizaţiei, de C. Amiral C. Boerescu . . . . . „ 60
Marina de Război sub Domnia Regelui Carol I, de C. Amiral Eustaţiu S. . . . . „ 10
Comentarii asupra războiului submarin de R. Ciocârdel . . . . . „ 12
La circulation générale de eaux de la Mer Noire de R. Ciocârdel . . . . . „ 12
Marina Regală de R. Ciocârdel . . . . . „ 20
Cartea apelor de Apostol Culea . . . . . „ 60
Vocabular nautic (în patru limbi) de Nostromo . . „ 20
Codul Maritim Fluvial cuprinzând: codicele, legile, regulamentele şi convenţiunile aflate în vigoare, referitoare la marina militară şi la cea comercială cu jurisprudenţe, ordine circulare şi cu noule dispoziţiuni cu privire la măsurătoarea navelor de C. Tonegaru, Cpt. A. Teodoru şi C. Ioaniţiu . . . . . „ 600
Avionul şi gazele de luptă de Ciocârdel R. . . . „ 12
Elogiul Mării de I. Gr. Perieţeanu . . . . . „ 5
Marinarul, călătoriile lui pe întinsul apelor, de amiral Seb. Eustatziu . . . . . „ 10
Nava cu pânze în trecutul marinăresc de V.-Amiral I. Bălănescu . . . . . „ 5
Marea Noastră şi Strâmtorile din punct de vedere juridic de Prof. Univ. N. Daşcovici . . . . „ 5
Cu Nelson la Trafalgar, de Al. Lupaşcu . . . . „ 5
Faima, Taina şi „Scandalul" Bătăliei dela Jutland, de Ing. Al. Lupaşcu . . . . . „ 5
A. B. C. al înnotătorului, de Col. Corneliu Negulescu . . . . . „ 10
Noua metodă de înnot de Lt. Epureanu . . . „ 10
Gabriele d'Annunzio, cântăreţul mărilor italice, de I. Gr. Perieţeanu . . . . . „ 10
Thalassa de Al. Bilciurescu . . . . . „ 100
Din aspectele mării şi din viaţa marinarilor pe întinsul apelor, de Contr'Amiral C. Negru . . „ 30
La răscruce, de C-dor A. Negulescu . . . . . „ 10
Rostul marinei în viaţa naţiunii, de d. general adjutant Paul Teodorescu . . . . . „ 10
Regulile războiului şi neutralităţii de Prof. Univ. N. Daşcovici 20
Războiul pe Mare de Lt. C-dor Eug. Săvulescu şi Căpit. I. Bănică . . . . . „ 120
Marşul marinarilor de Căpit. Z. Negulescu . . . 5
Dunărea şi Marea Neagră, făuritoare şi întregitoare de neam, de c-dor N. Steriopol . . . . . „ 10
Avion şi submarin sau vase de suprafaţă? de Amiral C. Negru . . . . . „ 12
Carnete cu timbre de propagandă L. N. R., cuprinzând 120 bucăţi, după şase picturi executate de d. Lt. Comandor Cosăceanu . . . . „ 120
Albumul navelor de pictorul D. Ştiubei . . . . „ 60
Insigna L. N. R. . . . . „ 100
Trofee pentru şapcă . . . . . „ 400
Flamura L. N. R. Nr. 4 (15 × 30 cm.) . . . „ 120
Flamura L. N. R. Nr. 3 (25 × 50 cm.) . . . „ 150
Flamura L. N. R. Nr. 2 (40 × 80 cm.) . . . „ 300
Flamura L. N. R. Nr. 1 (2 × 80 cm.) . . . . „ 1000
Baston port flamură elegant . . . . . „ 580

Biblioteca Ligii cu peste 2000 volume e pusă gratuit pentru consultare la dispoziţia membrilor. O pot cerceta şi cunoscuţii membrilor.

Operațiile Marinei Regale în războiul actual

de Lt. C-dor N. Popescu-Deveselu (2)

OPERAȚIUNILE FORȚELOR NAVALE FLUVIALE

Am văzut că la Dunăre Marina noastră opunea un număr de cca. 25 nave cu un tonaj de 5000 tone şi 60 tunuri, contra a cca. 75 nave cu peste 5000 tone şi 40 tunuri.

Nu este cazul să intrăm în amănunte asupra operaţiilor din războiul pe Dunăre al navelor noastre. Incă dela 1877 „Flotila“ şi-a spus cu mare greutate cuvântul său întru apărarea apelor şi graniţelor noastre.

In războiul de Intregire „Flota de operaţii“ a executat misiuni pe care un judecător şi un cercetător obiectiv le pune mai presus de orice operaţii de acest gen depe orice fluvii din lume.

Din acest motiv ne vom mărgini să pomenim din operaţiile fluviale ale actualului război numai câteva episoade, pentru a scoate în evidenţă ce au putut face marinarii noştri dela Dunăre.

Campania pe Dunăre desfăşurată în acest cadru se împarte în două perioade bine distincte şi anume:

— *Perioada I* (29 Iunie — 22 Iulie până la retragerea ruşilor din sudul Basarabiei).

Activitatea inamicului în această perioadă se caracterizează:

— printr'o continuă tendinţă de a pune stăpânire pe malul drept al Braţului Chilia pentru a-şi asigura retragerea Flotei din Dunăre.

— printr'o perseverentă acţiune a aviaţiei de bombardament inamică contra punctelor sensibile şi în special contra Sulinei şi vaselor de dragaj destinate lucrărilor dela bară, manifestând prin aceasta voinţa de a întrerupe cu orice preţ navigaţia pe canalul Sulina şi eşirea la mare.

— prin acţiuni de artilerie pe restul frontului. Atitudinea adoptată de forţele noastre — conform prevederilor planului general de operaţii — a fost o defensivă dinamică în cadrul misiunilor primite, care au condus în linii generale la următoarele operaţiuni:

a) *In sectorul Galaţi-Isaccea.*

Bombardamente executate de monitoare, contra monitoarelor şi artileriei inamice din zona Reni, având ca rezultat distrugerea a numeroase baterii sovietice şi zădărnicirea pătrunderii monitoarelor ruse spre Galaţi.

Deasemeni prin îndrăzneţe incursiuni executate de navele Diviziei de Dunăre spre Reni, s'a putut verifica în permanenţă forţele de care dispunea inamicul în acea zonă, astfel că atunci când trupele sovietice s'au retras din Reni, Flotila Fluvială a putut trece la urmărire în minimum de timp, iar trupele de Marină au fost primele cari au intrat în Reni.

Mai jos în regiunea Isaccea un detaşament de marină dotat cu mine de curent şi tunuri instalate pe plute, a reuşit să distrugă o vedetă blindată rusă care se ascunsese în sălciile de pe malul nostru.

b) *în sectorul Tulcea.*

Monitoarele şi vedetele noastre aflate în amonte de Tulcea — în apropiere de Ceatalul Ismail, au interzis pătrunderea navelor inamice spre Tulcea şi cu artileria lor au reuşit să avarieze grav două monitoare, două vedete şi un remorcher rus. Deasemeni monitoarele au concurat cu multă eficacitate la acţiunile de artilerie ce au avut loc contra bateriilor inamice dela Ismail.

c) *In sectorul Chilia-Vâlcov.*

Rezistenţa unităţilor de Infanterie de Marină a împiedicat inamicul să-şi realizeze planul de a stăpâni şi malul drept al braţului Chilia, astfel că atunci când forţele fluviale ruseşti s'au retras spre mare, cu ocazia forţării trecerei dela Periprava, ruşii au pierdut şase vedete blindate şi două vase auxiliare, scufundate de artileria batalionului de marină dela Periprava.

Perioada 2-a (după retragerea ruşilor din Sudul Basarabiei).

Această perioadă se caracterizează prin misiunile încredinţate Diviziei de Dunăre în legătură cu siguranţa navigaţiei şi transporturilor pe Dunăre.

Astfel în aceiaşi zi în care ruşii au început retragerea, s'au iniţiat în colaborare cu Flotila Germană de Dunăre şi operaţiile de dragaj spre Isaccea şi Ismail-Vâlcov, cari au permis efectuarea transporturilor de trupe şi muniţii din zona Galaţi-Tulcea spre Ismail-Chilia, în minimum de timp şi în complectă siguranţă.

Monitoarele, cu armamentul A.A. de care dispuneau, au executat — împreună cu şlepurile A.A. — protecţia antiaeriană a convoaielor pe timpul deplasărilor şi în zonele de ambarcare şi debarcare.

Deasemeni curăţirea zonei de spioni şi agenţi teroriști lăsaţi în urmă de trupele sovietice, a revenit tot unităţilor Marinei, care au reuşit să restabilească imediat ordinea în porturi şi să împiedice săvârşirea oricărui act de sabotaj.

Batalionul de Infanterie de Marină dela Periprava, imediat ce a trecut Dunărea la Vâlcov, a urmărit deaproape trupele sovietice în retragere, capturând prizonieri şi ocupând într'un timp record Bugazul şi Cetatea Albă prin frumoase fapte de arme, aduse la cunoştinţa Ţării printr'un ordin de zi pe Armată dat de Domnul Mareşal Antonescu.

Inainte de a încheia această scurtă trecere în revistă a acţiunilor Marinei pe Dunăre, este necesar de a se releva că Divizia de Dunăre n'a pierdut în tot timpul operaţiunilor, nici o navă de luptă — fapt destul de concludent dacă ne gândim la pierderile grele pricinuite sovietelor de către forţele noastre fluviale.

OPERAŢIUNILE FORŢELOR NAVALE MARITIME.

Pomeniam mai sus că nu ne vom ocupa de alte mijloace ale Marinei Regale dela uscat. Nu vom vorbi de ele, nici în ce priveşte desfăşurarea operaţiilor decât atât cât într'o împrejurare oarecare atari mijloace au intervenit în acţiunile navelor.

Faptele marinarilor noştri cari au luptat la uscat sunt uneori mai cunoscute decât cele ale navelor; fiindcă ele s'au încadrat în acţiunile armatei şi camarazii noştri infanterişti, artilerişti şi călăreţi au putut să vadă ce pot face nişte marinari cu cisme şi raniţă. Istoricul nepărtinitor nu va putea să uite fapta lor, fiindcă ordinele de zi date de Comandantul Şef pentru ei, vor cere ca această faptă să fie pomenită.

Să depănăm deci numai firul de istorie al tuturor faptelor ce navele Marinei Regale Române din Marea Neagră au înscris pe furtună şi vreme bună peste întinsul de zări albastre al Mării noastre.

De altfel cred nestrămutat că aceasta este şi dorinţa celor ce măcar o clipă îşi vor fi amintit că undeva spre Est, la Constanţa, sau la Sud, sau mai la Nord şi încă mult mai spre Est peste întinsul sineliu al Pontului „stau de pază la hotare" acei „tineri entuziaşti îmbrăcaţi în bleumarin, cari toţi laolaltă par unul singur şi unul singur seamănă cu ceilalţi," — aşa cum stă scris în literatura Doamnei Papadat-Bengescu.

Dar cum „jurnalul de operaţii" al navelor noastre în acţiuni pe Marea Neagră este foarte lung şi nu poate fi cuprins în minutele de ascultare acordate de un auditor dornic să ştie multe într'un timp scurt; atunci vom străbate orele şi zilele de răbdare întru înfăptuire ale marinarilor noştri, pomenind date mai importante şi descriind unele victorii.

*

Incă înainte de începerea războiului navele noastre dela mare au fost în adevărate acţiuni de război. Colosul Sovietic din Marea Neagră trebuia înfruntat cu orice preţ şi prin toate mijloacele de cari se putea dispune.

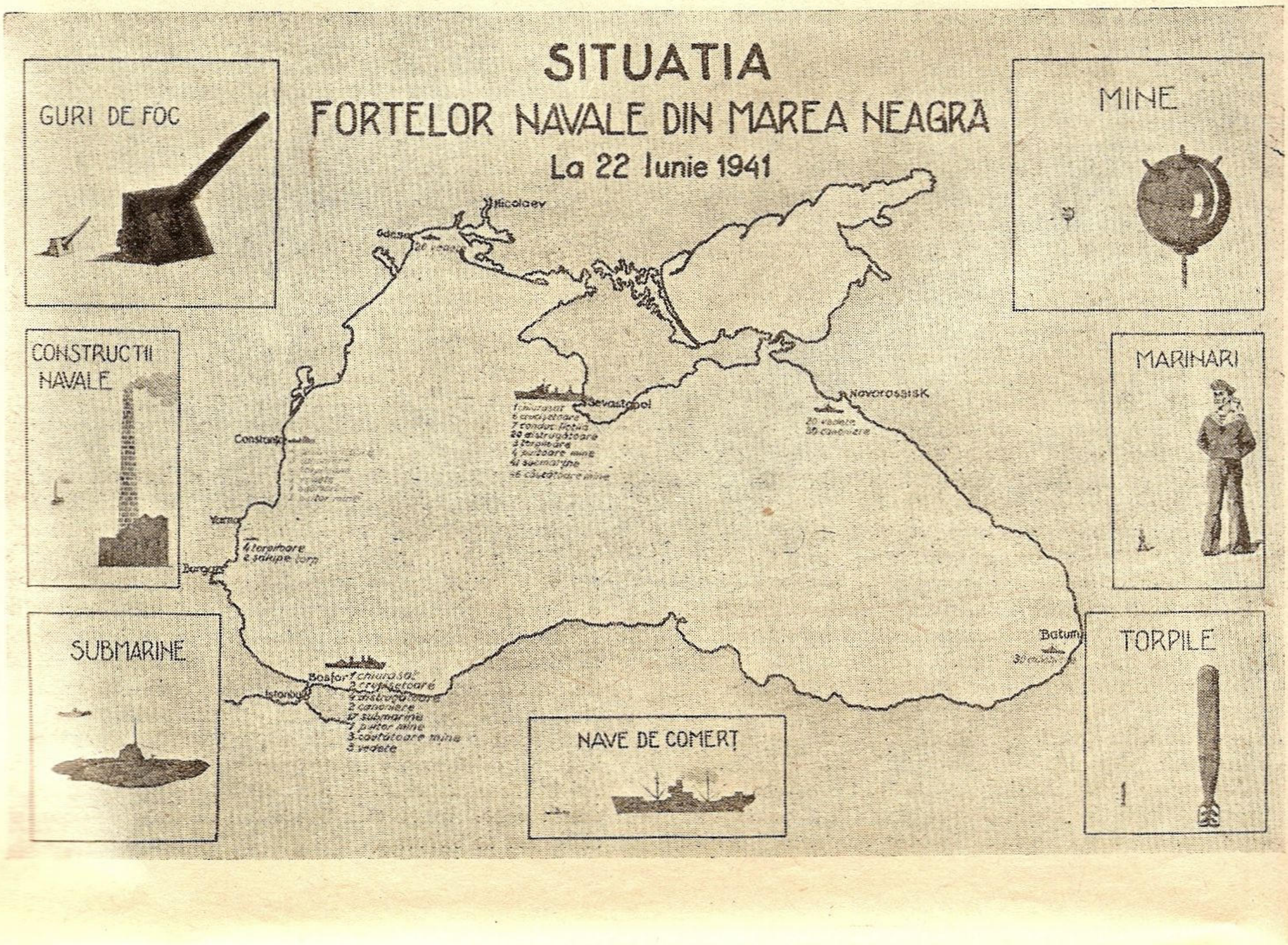
Navele forţei navale maritime au pregătit sistemul defensiv al Constanţei şi au înscris în istoria Marinei noastre prima pagină de un astfel de gen de operaţii la mare.

Au executat ca atare o minunată operaţie de război înainte de începerea războiului.

Mii de mine stăteau deacum ancorate la larg de un ansamblu de linii, gata să arunce în aer o navă care s'ar fi aventurat către coasta noastră din regiunea Constanţa.

Ele străjuesc în acel dispozitiv şi astăzi.

După 19 Iunie au urmat pentru navele forţei navale zilele de linişte din 20 şi 21 Iunie. Apoi războiul.



In ziua de 22 Iunie a fost liniște la Constanța și toate navele noastre se găseau în dispozitivul de apărare.

La ora 18 submarinul „Delfinul" a plecat în prima sa misiune de război escortat de vedetele torpiloare. Scena a fost impresionantă. Dar tot înconjurul nu avea nici o deosebire de zilele de mai înainte.

Cu întunericul nopții, Constanța se cufunda în beznă. Nici o luminiță nicăeri.

Jurnalul de operații al F. N. M. notează:

„A fost liniște toată ziua și activitatea navelor a avut caracterul unui program de instrucție. Este însă peste tot o apăsare care își cere destinderea întocmai ca un arc recuperator dela un tun de calibru care a reculat după o lovitură trasă la mare distanță".

La 22,10 s'a dat prima alarmă aeriană. Echipajele navelor au primit botezul de foc.

In bezna unei nopți noroase proectoarele luminau și un joc feeric de lumină brăzda cerul portului Constanța. Tunurile dela nave și dela bateriile antiaeriene dela coastă au deschis un foc bine nutrit. Era o muzică diabolică la care se adăoga un bâzâit de bondari îndrăciți. Sute de fâșii luminoase de diferite culori își duceau focul către bondarii ascunși deasupra norilor. După 10 minute dela darea alarmei văzduhul s'a cutremurat de câteva vâjiituri uluitoare urmate de bubuituri apocaliptice, undeva departe la uscat.

Erau primele bombe la Constanța și în timp ce avioanele inamice își pierdeau zgomotul în depărtare, artileria A. A. își înceta muzica metalică.

Peste 10 minute dela încetarea alarmei s'a dat alta și iară tabloul dela 22,10 s'a prezentat ochilor și din nou a fost ascultată muzica diavolească a tunurilor noastre, a avioanelor inamice și a bombelor lăsate de acestea tot undeva mai departe de port.

La ora 23,21 a urmat a treia alarmă. Acelaș tablou feeric de lumini, acelaș bubuit de tunuri, clămpănit de mitraliere grele. Zgomotul bombelor a cutremurat toate navele și a făcut pe fiecare să-și țină respirația. Data aceasta ele căzuseră și își cântaseră vuetul ucigător în port în apropiere de marinarii navelor noastre.

Până la ziuă au mai urmat alte două alarme.

Astfel a început botezul de foc al marinarilor noștri și al navelor lor. „Riposta față de inamic a fost frumoasă. Ținuta tuturor la posturile lor a fost plină de curaj și a avut în ea un aer de privirea înconjurului în glumă". Zile de acestea vor veni multe și unele din ele se vor încheia mai trist, altele vor fi glorioase și toate vor trece stăpânite de un spirit minunat războinic al navelor noastre.

La 23 Iunie s'a abătut asupra portului prăpădul. Dela ora 6 la 7,30 valuri de avioane bolșevice au trecut peste port și oraș și au aruncat zeci de bombe. In jurul navelor a clocotit apa în explozia bombelor și schijele și-au înfipt oțelul lor fără formă în tabla navelor noastre.

Sub jerbele de apă și fum, portul a fost mult timp acoperit vederii. Apoi s'a lăsat iar lumina și liniștea, pentru a se vedea ruina. Magazii și clădiri dărâmate; moloz și schije. Ca un miracol dintre nave numai Ca noniera Stihi și Puitorul de mine „Murgescu" au câteva lovituri de schije și avarii. Foarte puțin răniți.

Torpiloarele erau în misiune de patrulare și undeva în mare la larg, se afla „Delfinul" cu misiune de supraveghere și atac contra navelor sovietice ce ar voi să se apropie de apele noastre.

Noaptea a fost liniște.

In dimineața de 24 Iunie ora 05,68, s'a dat a XIII-a alarmă aeriană. Pentru a nu fi ținte fixe, navele s'au pus în marș, fiecare în zona fixată. Cerul permitea o bună vizibilitate și în văzduh și la orizont. Avioanele inamice au început să apară dinspre soarele ce se ridica și orbea ochitorii navelor noastre. La 7,04, in regiunea Agigea-Eforie au căzut în apropierea distrugătorului „Regina Maria" și „Mărășești" 6 bombe.

Bateriile A. A. dela coastă și tunurile A. A. ale navelor trăgeau cu toată intensitatea. O perdea de proectile de diferite calibre erau împunse în aer, în fața avioanelor inamice, pe toată distanța dela Midia la Tuzla.

Marea clocotea de bombe. Țintele urmărite de avioanele inamice erau navele Marinei Regale.

La 7,05 un avion inamic s'a prăbușit în flăcări și a fost înghițit de valuri. Era prima victorie a navelor noastre. Suflul de entuziasm a străbătut piepturile echipajelor și în acea atmosferă de fum și de foc peste unda de apă sinelie s'a auzit un minunat „Ura" ca în zilele bune la regești vizite.

La 7,07 a căzut al doilea avion inamic. Peste alte două minute a căzut și al treilea.

Grupuri de păsări apocaliptice care atacase distrugătoarele din regiunea Eforie-Techirghiol, și-a plătit scump îndrăzneala.

Tirul artileriei era ajutat în opera de apărarea apelor noastre de aviația de vânătoare a Escadrilei 53. Acolo în văzduh era la acea oră locot. Agarici, care înfrățit cu marinarii navelor noastre, se încleștase cu mai mulți sovietici deodată într'o luptă pe viață și pe moarte. Marinarii scrutau orizontul și urmărind țintele inamice, admirau în acelaș timp mișcarea de nălucă printre avioanele inamice a minunatului vânător român.

La 7,19, 4 bombe au fost aruncate în regiunea navelor dela Midia; apoi la 7,25 în jurul navei-bază — Nava Comandant al F. N. M. — 6 avioane sovietice pe cari cei dela bord le priveau și-au aruncat bombele lor. Zguduituri explozii, jerbe, fum și apoi liniște. Marea a fost destul de largă și nici o bombă nu a lovit în plin.

„Murgescu" a fost și el încadrat ceva mai târziu. Din când în când inamicul mai plătea câte un tribut prin căderea altui și altui avion, pe care navele îl notau cu explozie de bucurie. In afară de victoria navelor mai fuseseră însă și alte avioane doborîte de aviația de vânătoare. Unul a căzut la uscat înainte de a lansa bombele și explozia lui a zguduit tot pământul.

La 7,50 s'a lăsat liniștea. Alarma se terminase.

Un bilanț sumar încheia:

— Peste 30 bombe au căzut în jurul navelor, dar nu s'au înregistrat nici o pierdere;

— Asupra orașului nu s'a lansat nici o bombă, fiindcă navele au atras asupră-le toate valurile de avioane inamice;

— 12 avioane inamice au fost date jos sigur și alte 5 probabil; iar din acestea cel puțin două au fost victimele navelor;

— Totalul avioanelor inamice venite la atac a fost de cca. 24 și se pare că au lansat cel puțin 48 bombe mari;

— Rezultatul zilei a fost cum nu se poate mai bun, fiindcă multe aripi ale aviatorilor inamici s'au frânt din cauza proectilelor dela tunurile A. A. și dela avioanele de vânătoare românești.

In seara zilei de 24 Iunie s'a menținut dispozitivul cu navele în mare și a intrat în port numai nava-bază.

La 25 Iunie s'au continuat alarmele și până în seara zilei au fost în total 9.

Dela începutul războiului, adică numai în patru zile, s'a dat XXVIII alarme.

Efectul atacurilor aeriene din ziua de 25 Iunie a fost aproape nul, însă inamicul a avut pierderi. mari. Vânătoarea fusese foarte vigilentă.

LUPTA NAVALĂ DELA TUZLA
— 26 Iunie 1941 —

In dimineaţa de 26 Iunie la ora 3,55 s'a dat a XXIX alarmă aeriană. Era în zori de zi. Soarele deabia se arăta reaprins la orizont. Imediat vânătoarea noastră a fost în aer. Dar câteva bombe au anunţat că unele avioane inamice s'au strecurat asupra portului. Ele au căzut pe mal şi în apă, fără să producă stricăciuni.

Pe măsură ce soarele se ridica din apă, atmosfera se lumina şi avioanele inamice se vedeau evoluând în aer pe deasupra Constanţei. La ora 4,08 un avion inamic s'a văzut căzând în flăcări spre Nord-Est de nava-bază. In viteza lui nebună spre pământ a făcut explozie în aer şi s'a rupt în trei. Toţi ochii Comandanţilor, ofiţerilor şi echipajelor erau aţintiţi către avioanele inamice, contra cărora navele din port şi bateriile dela coastă trăgeau cu mare intensitate. Dela Comanda navei bază Constanţa, se domina tot orizontul.

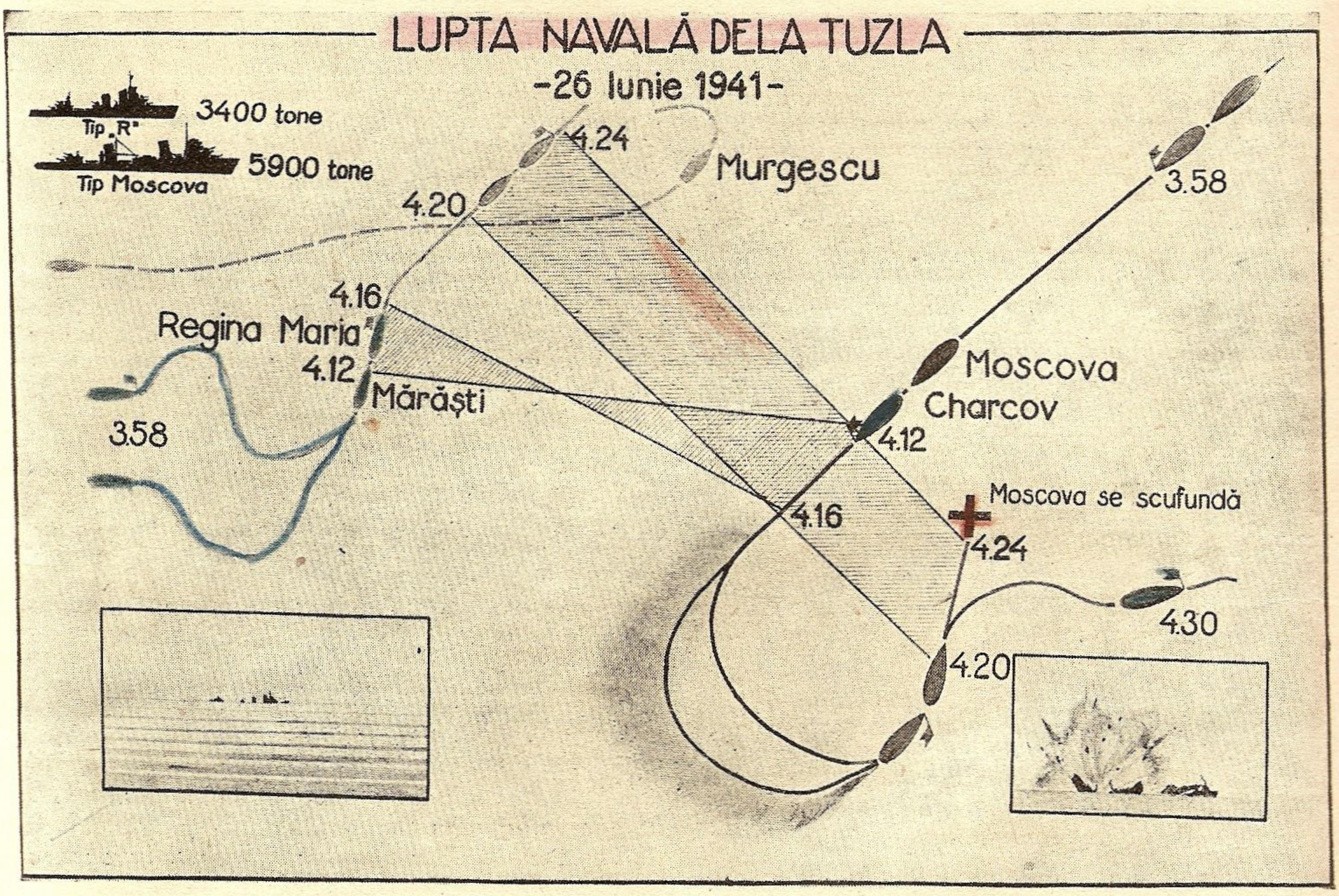
La ora 4,10 au fost zărite înspre ESE două siluete de nave cari au fost identificate imediat ca două tip „Moscova". Deci nave inamice în vedere.

La Est de Eforie se mişcau cele două distrugătoare ale noastre: „Regina Maria" şi „Mărăşeşti", iar mai spre Agigea, în drum spre Nord erau „Murgescu" şi „Stihi".

Din acest moment contactul dintre cele două exploratoare inamice şi cele două distrugătoare ale noastre era iminent.

Tunurile navelor inamice erau ţintite contra coastei noastre şi prin flăcările dela gurile ţevilor rezulta că trăgeau. Deci bubuiturile ce se auziseră erau deacum identificate.

Navele noastre se camuflau pe coastă şi nu erau văzute de navele inamice. Vedeau însă foarte bine şi au luat imediat formaţia „lini de şir" în drum aproape paralel şi de sens contrar „Regina Maria" mergând în cap, urmat de „Mărăşti". Dela bordul distrutoarelor noastre se puteau vedea perfect, proectate pe



La ora 4 şi 10, nave inamice în vedere (stânga, jos), — la 4 şi 24 „Moscova" sărea în aer (jos, dreapta).

soare, siluetele celor două nave inamice în drum Sud-West.

Ora 4,12 navele noastre au deschis focul contra navelor sovietice. Loviturile primelor salve au căzut în jurul inamicului. „Harkov" mergea în cap urmat de „Moscova" şi loviturile lor continuau să fie îndreptate asupra uscatului.

Momentul era dintre cele mai măreţe din istoria Marinei noastre.

Dacă fiecare Român ar fi văzzut acest tablou, ar fi exclamat: „Aceşti oameni ai mării noastre merită admiraţie şi Ţara trebue să facă mai multe sacrificii pentru ei, tocmai pentru mai binele nostru al tuturor Românilor".

Focul navelor noastre a urmat cadenţat şi loviturile se vedeau prin binoclu cum cădeau în jurul navelor sovietice. Acestea s'au ascuns apoi în fum şi au întors amândouă deodată la stânga, luând drum NE cu „Moscova" în cap, urmat de „Harcov".

Prin fum însă catargele navelor sovietice se vedeau şi focul distrugătoarelor noastre întrerupt o clipă a fost reluat cu mai multă intensitate, mai ales când fumul artificial al sovieticilor rămas spre Sud, a permis din nou să se vadă foarte bine siluetele celor două nave în fugă spre Nord-Est.

Şi sovieticii au redeschis focul întrerupt pentru a se întoarce; dar proectilele lor data aceasta au căzut în jurul puitorului de mine „Murgescu", care se afla la Nordul distrugătoarelor noastre.

Mai târziu ziarele sovietice au spus că navele ruseşti au scufundat în faţa Constanţei un crucişetor german „Köl".

Minutele trecea foarte repede şi jerbele proectilelor dela N. M. S. „Regina Maria" şi N. M. S. „Mărăşti" acopereau tot mai dens siluetele celor două „Moskova". Era o zi călduroasă de emoţii şi încleştarea în luptă pentru un viitor pee mare, mai bun şi mai plin de drepturi.

La ora 4,22 o bubuitură mult mai puternică a străbătut văzduhul: trăsese bateria „Tirpitz".

Fiecare a urmărit această lovitură cu emoţie de bucurie, fiindcă prevestea o unire de camaraderești puteri pentru a tăia cât mai brutal îndrăzneala sovieticilor.

O explozie puternică cu o formidabilă coloană de fum, foc şi apă a fixat privirile.

Prin acea coloană nu se putea distinge prea bine desnodământul, însă contururi în mişcare desemnau nava în scufundare.

Mai spre stânga a apărut apoi din fund, în drum spre Nord-Est, cu viteza mărită, o singură navă bolşevică contra căreia bateria „Tirpitz" a continuat să tragă.

Din cauza distanţei, ce depăşea posibilităţile dela tunurile distrugătoarelor noastre, acestea au încetat focul.

Işi făcuseră din plin datoria; consacrau ziua de 26 Iunie ca o victorie a Marinei Regale Române.

Un adevăr rămâne în picioare în veacuri.

— Nu se poate contesta că N. M. S. „Regina Maria" şi N. M. S. „Mărăşti" au văzut din primul moment navele sovietice, le-au lăsat să se apropie, au luat formaţie de luptă, au deschis focul contra lor, au tras, au lovit şi pe „Moscova" şi pe „Harkov"; apoi „Moscova" s'a dus la fund înainte de a fi încadrată de loviturile bateriei „Tirpitz", iar „Harkov" a fugit către Nord-Est, urmărit de proectilele bateriei germane şi a ajuns la Sevastopol.

— Nu se poate preciza cu toată certitudinea că „Moscova" s'a scufundat din cauza loviturilor navelor navelor noastre sau din cauza unor mine; dar se poate afirma fără nici o portiţă de comentariu că distrugătoarele „Regina Maria" şi „Mărăşti" au obligat navele sovietice să schimbe de drum şi să ajungă în situaţia de a sări pe minele noastre, iar aceste mine erau puse de navele noastre tocmai în acest scop.

— Nu se poate trece sub tăcere că supravieţuitorii sovietici depe „Moskova" au afirmat că au primit lovituri de calibru mijlociu şi că o atare lovitură ar fi făcut să explodeze camera de muniţii şi astfel nava s'a rupt în două şi prova s'a scufundat imediat, iar pupa a mai plutit câtva timp.

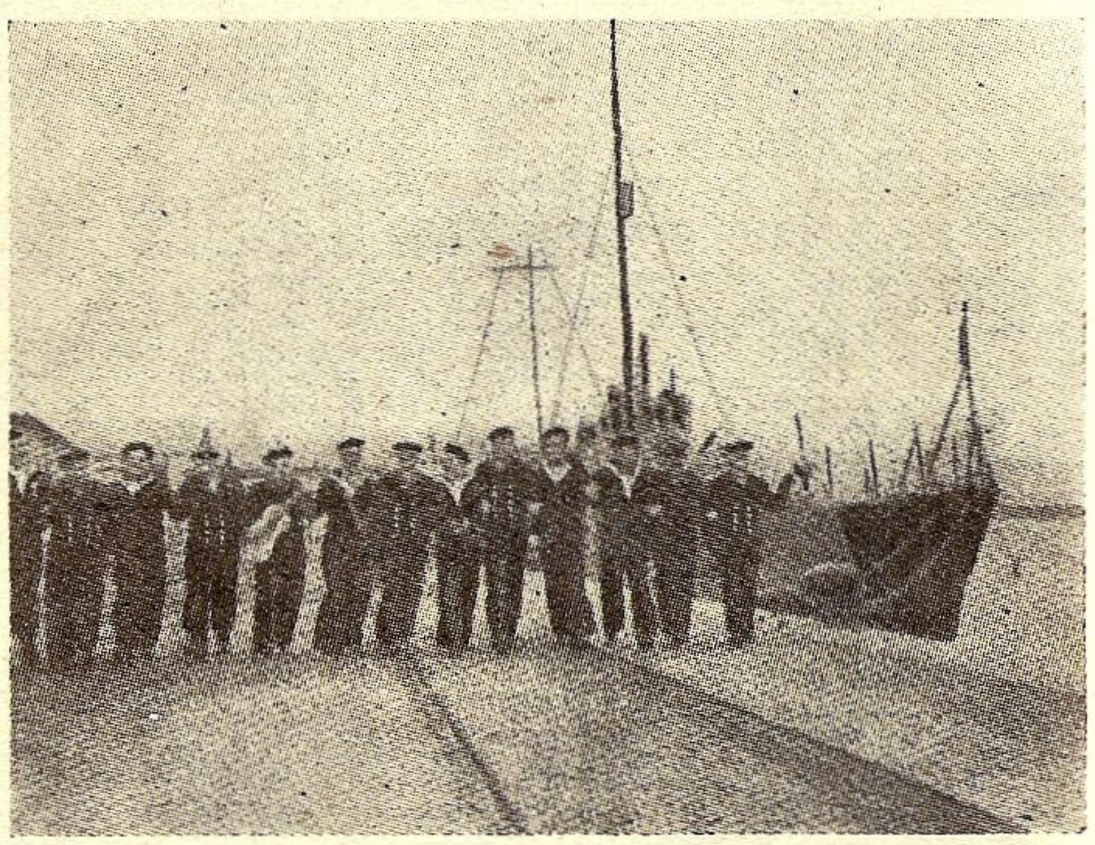
— Nu se poate lăsa necitată afirmaţia unui Comandant de navă din Odessa, prezentat la autorităţile noastre, care spune: „Am văzut la Sebastopol pe „Harkov"; avea multe lovituri şi într'un bord 4—5 găuri rotunde de diametru 15 cm.".

— Nu se poate da uitării faptul că dela 26 Iunie 1941 până azi nici o navă de suprafaţă sovietică nu s'a mai apropiat de coastele noastre.

— Nu se poate în fine să nu pomenim că cele două „Moskova" erau coevârşitor de superioare celor două distrugătoare ale noastre şi deci însăşi înfruntarea lor de către marinarii noştri constitue un episod ce zugrăveşte o admirabilă ţinută ostăşească, generatoare de mândrie, speranţă şi drepturi.

— Depe câmpul bătăliei, cu mărinimie şi minunată eleganţă sufletească au fost culeşi din apă 72 supravieţuitori sovietici.

Cu acest act s'a încheiat ziua glorioasă de 26 Iunie 1941 şi urmaşii vor găsi scris în „Jurnalul de operaţii" al Forţei Navele Maritime notele de ore şi minute cari vor zugrăvi pentru totdeauna „prima victorie navală" a Marinei Regale Române în urma „Luptei Navale dela Tuzla".



Marinarii germani şi români, pornesc spre oraş, după o frăţească colaborare pe mare.

De acum fieecare avea mai multă încredere în forţele sale şi în forţele tuturor laolaltă.

Inamicul continua atacurile aeriene; dar şi acestea deveniseră mai puţin intense.

Submarinul „Delfinul" s'a înapoiat din prima lui misiune.

Operaţiile îşi urmau cursul.

Pentru siguranţa navigaţiei s'au început dragările şi navele dragă-mină, pândite la fiecare pas de pericolul de a sări pe mină, brăzdau marea cu drăgile la apă, întocmai ca acei cosaşi ai lanurilor şi fâneţelor din holdele şi plaiurile româneşti.

„Grupul de dragaj uşor" al Căpitanului Filip Nicolae şi „Dragajul Greu" prin muncă încordată şi fără preget sau răgaz luptau mai în fiecare zi cu inamicul necunoscut. Aşa cum spune Paul Chack, aceşti eroi ignoraţi de mulţime din necunoştinţă, neînţelegere, erau şi vor rămâne voluntari ai sacrificiului întru cea mai camaraderească faptă.

Cu Drăgile lor ei merg întotdeauna la moarte, pentru a asigura altora un drum fără pericol.

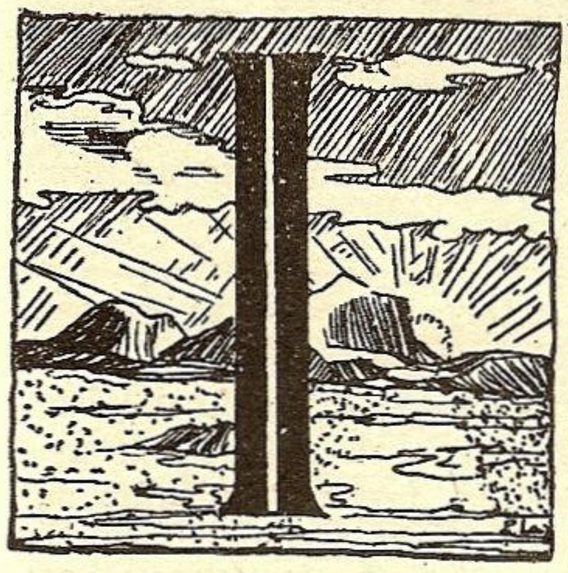
Pericolul care îi urmărea la tot pasul nu era însă numai minele inamice pe cari ei le căutau ca pe nişte perle; ci adesea puteau fi expuşi atacurilor de torpile ale submarinelor sovietice, care fuseseră semnalate pe coasta noastră într'o intensă activitate de pândă.

OCEANUL PACIFIC

de Contr'Amiral C. NEGRU

(2)

Vulcani



NCONJURAT de un cerc de supape eruptive, numit de geografi „cercul de fier", Pacificul e dăruit de formaţiunea lui geologică, cu mai mult de 2200 de vulcani activi, fiind presărat şi de o serie de vulcani submarini cari, de multe ori, fac să apară la suprafaţă insule, dar care, constituite din sgură foarte friabilă dispar repede. Două centre de erupţie, ca doi poli vulcanici opuşi, se concentrează în insulele Haway şi în Noua Zeelandă. Haway-ul, care fu martor al dezastrului flotei americane, cu trei vulcani activi, a căror lavă foarte fluidă se precipită în ocean ca nişte cascade de foc. Gura vulcanului Kilaoueya de 5 km. lungime pe 2½ lărgime, transformă prin vaporii de sulf, câmpiile înconjurătoare, pe o mare întindere, într'o pustietate de moarte, în care orice vegetaţie şi vietate dispare. Polul eruptiv din Noua Zeelandă, şi el cu trei vulcani activi, a căror manifestare se mărgineşte la a arunca noroi vulcanic şi apă fierbinte (gheyzeri) la înălţimi de zeci de metri, învăluiţi de o perdea de nepătruns de aburi groşi.

Se nasc pământuri noui în Pacific

„Arhipelagurile australiene şi polinesiene, cuprinse în acest mare ocean, au ca bază masse mari de mărgean şi cari cu timpul se transformă în bancuri, iar când vârfurile lor ajung la suprafaţa apei, se acoperă cu : sfărămături de scoici aduse de valuri, diverse rămăşiţi, resturi de animale, alge, varexuri, trunchiuri de arbori, depunerile păsărilor de mare care poposesc pe aceste pământuri încă mişcătoare, şi care împietrindu-se de căldura soarelui se consolidează cu timpul. Fiecare maree, fiece vânt, îşi dă contribuţia lui şi cu timpul bancul ia forma unei insule. Plante marine se înrădăcinează pe ele, şi dacă o nucă de cocos, adusă de curentul oceanului, germinează pe ţărmul insulei, cu timpul naşte din ea o pădure, iar dacă marea aduce şi niscaiva ouă de reptile, larve de insecte etc. ori, dacă pasările cerului, ce poposesc pe insulă, depun câteva seminţe de arbori şi plante, insula se umple în decursul veacurilor de vegetale şi câte alte vietăţi. Pământul devine productiv şi omul împins de furtună pune stăpânire pe ea, o cultivă şi o populează. Şi nu e departe timpul când toate aceste bancuri, insuliţe, unindu-se cu altele în formaţie, vor forma un întins continent. Vor trebui secole, fără îndoială, dar ce însemnează secolele pentru viaţa pământului. Astăzi cunoaştem marele banc de mărgean din Estul Oceaniei, pe care amiralitatea engleză l-a sondat şi ridicat în interesul navigaţiei, şi care are o întindere de 1.000 de mile marine, adică 1.800 km., iar înălţimea lui este estimată la 300—400 metri, şi el formează lanţuri de munţi cu vârfuri ce se înalţă din zi în zi şi a cărei suprafaţă e de trei ori cât Anglia".

Cutremure de pământ

Oceanul Pacific e într'o stare de echilibru instabil, fapt ce se manifestă prin numeroasele şi catastrofalele cutremure de pământ, cum a fost cataclismul din Chili în 1922 şi din Japonia în 1923, Aceste mişcări orogenice produc valuri de maree enorme. In 1724 un val enorm de 27 de metri înălţime, ca un zid de apă, a distrus portul Callao. După un mare cutremur de pământ, în 1868, un val de 11.000 de km. lungime şi menţinându-se la o înălţime ultimă de trei metri a năpădit şi a distrus o parte din oraşul Lytelton din Noua Zeelandă.

Cicloane

In emisfera boreală Filipinele, Marea Chinei şi Japonia sunt cele mai expuse cicloanelor ; în emisfera australă, fenomenele acestea metereologice devastează mai mult insulele Samoa, Tonga, Figi, Nouile Hebride, Noua Caledonie şi coasta de Nord-Est a Australiei. Insulele din Pacificul oriental şi mai cu seamă Noua Zeelandă sunt rar bătute. Lunile cele mai periculoase sunt : Iulie, August şi Septemvrie, la Nord de ecuator, iar la Sud, Ianuarie, Februarie şi Martie. In luna Martie 1910 ciclonul care a devastat Noua Caledonie a durat la Numeeae, capitala insulei, 26 de ore. Luând naştere în Nord-Est de insulele Figgi a mers în direcţia Sud-Vest, larg de 100—150 de km., lărgindu-şi mereu raza de bătae la 900 de km. şi avansând cu o viteză de 25 km. pe oră, iar viteza de rotaţie a vântului 180 de km. pe oră. In 1902, în insulele Tuamotu, valurile mari de 12 metri au măturat insulele mai joase din acest arhipeleag smulgând cocotierii bătrâni pe cari se refugiase populaţia.

După aceste cunoştinţe sumare, putem trece la consideraţiunile asupra războiului în Pacific.

Caracterul războiului din Pacific

Imensa suprafaţă a oceanului Pacific şi distanţele enorme dela un continent la altul (Asia-America) dau războiului din Pacific un caracter deosebit de acţiunile de război din oricare altă mare ; şi pentru a înţelege această afirmaţiune, vom considera cei doi mari beligeranţi : Japonia şi Statele-Unite.

Pentru transportul unui convoi cu trupe şi material de război din Statele-Unite în insulele Japoneze, cu o viteză de 15 mile pe oră, ceeace e o viteză foarte apreciabilă pentru un convoi, trebuesc 22 de zile în condiţiuni normale de timp de pace, neturburat nici de flota de suprafaţă inamică, nici de submarine, şi nici de aviaţie. Câte vase de transport ar trebui, pentru transportul unei armate de invazii ? Cu materialul enorm pe care îl cere războiul de azi ; şi care ar fi numărul şi compunerea vaselor de război care apără aceste transporturi ? E o problemă la care se vede că Statele-Unite nu încearcă să răspundă, rezolvând-o, în urma pierderilor suferite prin atacul japonez în Haway, cu toate că această problemă a fost considerată în planurile marelui stat major al republicii, întrucât din timp de pace au căutat şi au pus stăpânire pe o serie de baze navale şi aeriene : Ha-

way, Midway, Wake, Guam şi Filipine, ca punte de sprijin pe imensa întindere dintre America şi Japonia. Fără aceste baze, în care flotele de transport să-şi reîmprospăteze combustibilul şi din care să trimită în largul oceanului stafete aeriene şi navale, care să anunţe convoiul de tot ce se petrece în jurul lui la mari distanţe, pentru a nu fi atacaţi fără pregătire, fără aceste baze, nu se poate face război în Pacific. Pierderea acestor baze, prin atacul fulgerător japonez, din primele zile ale isbucnirii războiului, pune Statele-Unite în imposibilitate, nu numai de a ataca pe Japonezi în insulele lor, dar, după cât se vede, de cum se desfăşoară războiul în Pacific, în imposibilitate de a fi întărit baza lor navală din Filipine, care a şi căzut, ori de a da vreun ajutor celorlalte puncte întărite engleze: Hong-Kongul care a căzut, Singaporul care e şi el gata să cadă.

Influenţa războiului din Pacific asupra celorlalte fronturi

Influenţa războiului din Pacific este de două naturi: de ordin militar şi de ordin politic.

Militar. Sunt cunoscute promisiunile solemne făcute în nenumărate rânduri de Statele-Unite, de a ajuta Anglia prin trimiteri masive de arme şi material divers de război şi prin ocuparea unor baze înaintate în Atlantic, cari să facă posibile transporturile trimise: Islânda, Ferroe, Groenlanda, pe cari le-au şi ocupat.

Războiul aerian însă, dus de Germania contra Angliei, lovind atât de puternic şi eficace instalaţiile industriale din Anglia şi micşorând puterea de import a flotei comerciale, prin scufundările înregistrate de războiul submarin, a necesitat, cu atât mai mult trimiterea în cantităţi mari a materialului de război din America, ceea ce a făcut pe Americani să dea ordin vaselor de război, cari formau protecţia convoiurilor de transport, să tragă asupra atacatorilor germani, cu toate că Statele-Unite nu erau încă oficial în război.

După ce la 22 Iunie 1941 Germania a intrat în război cu Rusia şi prin pierderile extraordinar de mari în material de război ale sovietelor, precum şi pierderea celor mai importante centre industriale ruseşti, căzute în mâinile germanilor, se impunea din partea Statelor-Unite trimiterea în cantităţi şi mai mari de material de război, pentru ca Rusia să poată încă lupta pentru Anglia. Ori, această abundenţă de material, Statele-Unite nu le avea şi nici nu le putea fabrica în scurt timp; iar ceeace putea fabrica, trebuia trimis mai întâi în Anglia. In această situaţie se declară războiul între Japonia şi Anglo-America. Loviturile fără precedent date Statelor-Unite şi Angliei în Pacific, a avut ca prim efect că America nu va mai putea pentru mult timp, trimite materialul de război promis, nici în Anglia şi nici în Rusia, trebuind să facă faţă cu el Japoniei.

Iată, în această privinţă, ce declară primul ministru englez, D-l Churchill într'o cuvântare rostită la 8 Decemvrie 1941: „Este de cea mai mare importanţă să nu se subestimeze seriozitatea pericolelor ce ne ameninţă, atât pe noi, cât şi pe Statele-Unite. Desigur că unele livrări pe cari contaserăm şi cari au trebuit să fie duse în Rusia, va trebui date din stocurile noastre. Alte materiale pe cari le-am aşteptat să sosească din America, poate nu vor putea sosi aşa curând. Acest gol trebue să-l umplem noi, este deci necesar ca toţi muncitorii industriei de armament să depună sforţări, aşa cum o cere mărimea pericolului şi importanţa cauzei noastre. Acestea toate se referă în primul rând la carele de luptă şi înainte de toate la aviaţia noastră. Astăzi, după ce războiul s'a întins asupra unor sectoare atât de întinse ale pământului, se simte o mai mare nevoe de avioane decât înainte. Apelez la toţi cei ce sunt în fabrici să depună maximum de efort".

Din această declaraţie se deduce că primul ministru englez recunoaşte că primul efect al războiului din Pacific este că sarcina principală a producţiei de armament cade asupra Angliei, atât pentru ea cât şi pentru Rusia.

Dar războiul din Pacific a avut influenţă nu numai asupra materialului de război, ci şi asupra materialului uman, care luptă pentru Anglia, deoarece luptele din Africa de Nord, din Orientul apropiat şi din cel depărtat, Anglia l'a dus şi îl duce cu trupe străine: indieni, australieni, neo-zeelandezi şi africani de Sud: şi după isbucnirea războiului din Pacific, se pare că atât Australia cât şi Noua-Zeelandă, vor să-şi recheme trupele lor în patrie, pentru a lupta pentru apărarea propriului lor teritoriu. Cât pentru Rusia, ea are nevoe urgentă de mult material de război: tancuri, tunuri şi avioane, pe care industria americană le-ar produce, dar pe care războiul din Pacific o opreşte de a le mai trimite; şi chiar dacă ar putea să le trimită, transporturile pe mare sunt enorm stânjenite de forţele pactului tripartit.

Urmările politice ale războiului din Pacific

Războiul din Pacific are şi urmări politice mari şi iată cum: după ce Anglia a atacat Iranul, Siria şi Irakul, populaţiunile lor arabe şi chiar cele din afara frontierelor acestor ţări au început să se mişte contra Angliei, dacă n'au încă puterea de a se scutura de jugul englez singure, dar mişcarea lor creşte în proporţie cu slăbirea Angliei, prin pierderile posesiunilor englezeşti din Pacific şi Asia Orientală. Şi nu e exclus ca India să se mişte şi ea, ba chiar aflăm că în luptele din Birmania un batalion indian s'a predat fără luptă, ne mai înţelegând să moară pentru Anglia.

Războiul deslănţuit în Pacific va aduce cu multă probabilitate linişte în acest ocean, pe care acum 422 de ani Magelan l-a numit „liniştit" şi că în afară de băştinaşii cari îl populează şi care au mai mult ca alţii dreptul de a se bucura de stăpânirea pământurilor pe cari le locuiesc de milenii de ani, şi alte popoare, cari au contribuit la civilizaţia omenirii, se vor bucura de bogăţiile şi frumuseţile pe cari ei ştiu mai bine ca mulţi băştinaşi să le pună în valoare, contribuind astfel la civilizaţia lor, rămaşi mai în urmă de restul lumii civilizate.

Tradiţiile vieţii pe apă ale poporului român

de AP. D. CULEA (2)

Pe maluri de ape, la locuri de oprire de vase, locuri de trecere de pe un ţărm la altul, — *vadurile* — a clocotit viaţa cu biruinţele şi înfrângerile ei despre cari vorbesc şi istoria şi tradiţia : Vadul Brăilei, Vadul Silistrei, Vadul Giurgiului, Vadul Obluciţei (Isaccea) etc.

Oşti munteneşti
Dela Bucureşti,
Ele Domn că n'au,
Şi Domn căutau.

Ele că-mi căta-u,
Şi mi-şi întrebau
Tot din vad în vad,
Şi din sat în sat... [12]).

Pe aici, în aceste vaduri de corăbieri, de pescari şi de negustori, au fost drumuri de oşti, locuri de bătălie, căi de scurgerea mărfurilor şi de schimburi în târguri ce adunau multă lume. Aici s'au înfiripat şi-au răsunat întâia oară isprăvile poetizate şi dramele cântate de zicătorii baladelor. Ca şi hora, ca şi cârciuma, ca şi fântâna, ca şi piaţa din mijlocul satului, vadul a fost şi este un loc de întâlnire unde circulă veştile, o gură a satului. Aici femeile înălbesc pânzăturile ţesute, spală lâna, torturile, spală copiii, adapă vitele, iau apă pentru gospodărie, se scaldă, fac primele exerciţii de înnot şi vâslire. Altădată (spun bătrânii şi bătrânele satelor dunărene) flăcăii, fetele ştiau mai mult înnota ca azi ; trebuiau să se salveze în stufişurile bălţilor de teama cetelor de năvălitori turco-tătari şi cazaci.

Pe tradiţiile vadului să altoim cerinţele de azi ale educaţiei tineretului în spirit marinăresc. Din necesităţile de viaţă — înnotul şi vâslitul — să facem şi o bucurie de viaţă, fortificând în acelaş timp trupul şi sufletul.

Plaja satului, bărcile-şcoală ale satului, venirea satului la întreceri duminicale pe apă, sunt realizări ce trebuesc imitate peste tot.

Viaţa în pragul apelor a fost mai frământată, mai plină de conflicte, cari au dat naştere cântecului de ispravă, baladei ; de aceea cântecele voiniceşti, baladele, din ciclul dunărean sunt mai numeroase faţă de celelalte cicluri. Eroii celor mai multe balade dunărene sunt nişte răzvrătiţi împotriva Turcului, stăpânul puterii. Ei cunosc Dunărea în lung şi'n lat, dela Dii (vechea numire a Vidinului), la Selina (Sulina). Dintr'aceşti straşnici voinici ai apelor, cântecele bătrâneşti pomenesc pe *Gruia lui Novac,* care pleacă călare spre Ţarigrad. Când să treacă Dunărea,

Care Turc cum îl vedea,
Tot în Dunăre sărea...

Dar Turcii îl prind şi-l închid

In ostrovul Dunării
Unde-şi ţin Turcii robii...

Gruia fuge de-acolo înnotând. In balada Vâlcan, eroul *Vâlcan* este un voinic năsdrăvan, care a îngrozit paşii şi ienicerii Dunării.

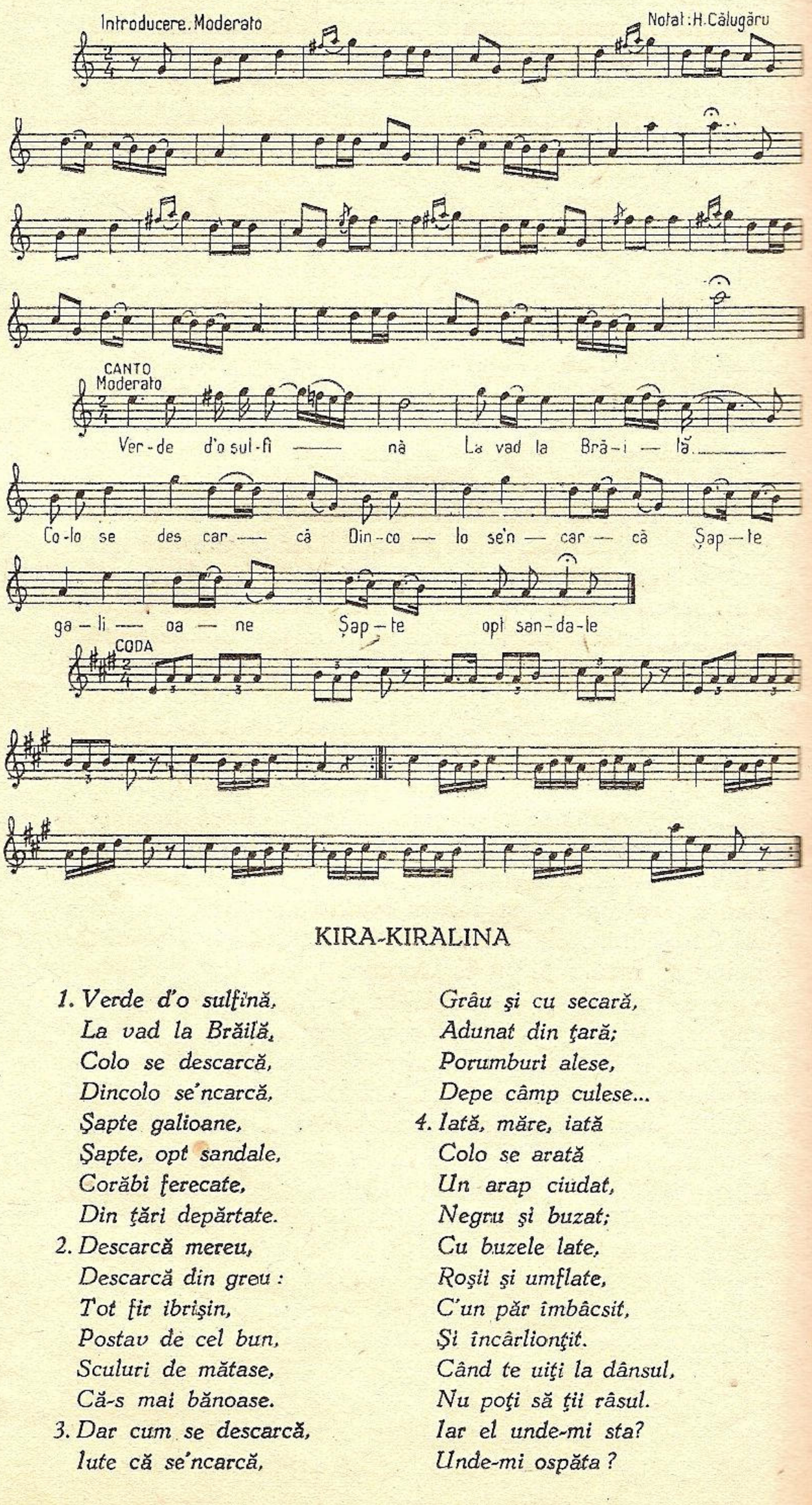
El înnoată ca un peşte,
Şi ca plutele pluteşte,
De stă omu' şi-l priveşte,
Şade'n loc şi se cruceşte..

Prins, e aruncat în Dunăre. Strigă un Turc :

Dunărea l-a hărănit,
Dunărea l-a'mbogăţit ;
Dunărea să şi-l primească,
Dunărea să-l chistosească...

Dar Vâlcan, deşi legat cu'n bolovan, înnoată greu şi iese la mal...

De *Chira Chiralina,* frumoasa cârciumăreasă din Brăila, prinse dragoste un „harap cu mulţi galbeni venetici" (veneţieni), căci „harapul" era marinar pe un galion (corabie veneţiană). „Harapul" fuge cu Chira pe corabie şi pornesc. Fraţii Chirei „şerpii Dunării" află şi... să ascultăm povestea întreagă :



KIRA-KIRALINA

1. Verde d'o sulfină,
La vad la Brăilă,
Colo se descarcă,
Dincolo se'ncarcă,
Şapte galioane,
Şapte, opt sandale,
Corăbi ferecate,
Din ţări depărtate.
2. Descarcă mereu,
Descarcă din greu :
Tot fir ibrişin,
Postav de cel bun,
Sculuri de mătase,
Că-s mai bănoase.
3. Dar cum se descarcă,
Iute că se'ncarcă,
Grâu şi cu secară,
Adunat din ţară;
Porumburi alese,
Depe câmp culese...
4. Iată, măre, iată
Colo se arată
Un arap ciudat,
Negru şi buzat;
Cu buzele late,
Roşii şi umflate,
C'un păr îmbâcsit,
Şi încârlionţit.
Când te uiţi la dânsul,
Nu poţi să ţii râsul.
Iar el unde-mi sta?
Unde-mi ospăta ?

---

[12]) Gh. Breazul : Colinde.

Vin de unde bea?
Tot dela Kira,
La cârciuma mică,
Mică şi pitică,
Cea cârciumărească,
Mândră şi frumoasă.
Iar colo sub mal,
Sub verde umbrar,
Iată-mi se ivea,
Kira cea frumoasă,
Mândră, drăgăstoasă.
Arapul ciudat,
Negru şi buzat,
Cum el o vedea,
Inima-i sărea,
Şi-astfel cuvânta:
— „Kiră Kiralină,
Fără seamăn zână,
Floare din grădină,
Rază de lumină,
Să mă iei pe mine,
Că mult ţi-o fi bine.
Verde trei măsline,
Să mergi tu cu mine,
In ţara turcească,
Ţară arăpească,
Că eu ţi-oiu făcea
Tot ce ţi-o plăcea:
Cort de catifea,
Cu ciucuri legaţi,
Numai fir lucraţi,
Pat de chiparos,
Aşternut frumos;
Căpătâiul tău,
O să-ţi fie, zău,
Numai burduşele,
Cu aur în ele".
Kira-l auzea,
Şi ea nu râdea:
Ochii-şi încrunta,
Şi-aşa răspundea:
— „Arape ciudat,
Negru şi buzat,
Cu buzele late,
Roşii şi umflate,
Cu păr îmbâcsit,
Şi încârlionţit,
Cu mustăţi de rac,
Parc'ai fi un drac!
Cum să merg cu tine,
Să-mi bat joc de mine?
In ţară arăpească,
Creştină românească,
Cum o să trăiască?
Cumnatele mele,
Surioarele tale,
Arăpoaicele,
Ca şerpoaicele,
Cum mă vor vedea,
De ciud'or crăpa.
Ele s'or mira,
Şi m'or deochea.
Ori se vor grăbi,
Inainte-a-mi ieşi,
C'o găină friptă,
Friptă otrăvită".
Arapul ciudat,
Negru şi buzat,
Cum o auzea,
Inima-i sărea
Şi-astfel cuvânta:
— „Kiră Kiralină,
Fără seamăn zână,
Floare de grădină,
Rază de lumină,
Vino tu cu mine,
Că ţi-o fi mult bine.
Parale mărunte,
La arap sunt multe;
Tot galbeni bătuţi,
La arap sunt mulţi".
Kira-l asculta,
Şi-astfel răspundea:
— „Arape Sângeape,
Eu nu oiu mergea,
Şi n'oiu fi a ta,
Odată cu viaţa".
Arapul viclean,
Işi făcu un plan:
— „Vino să-ţi plătim,
Să ne socotim.
Eu la tine-am stat
Şi m'am ospătat
Trei zile'ncheiate,
Cu arapi vre-o şapte".
Cel arap pleca,
'N corabie urca,
Pe Kira ademenea,
Să se socotească,
Plata să primească.
Cum el o vedea,
Indată începea
De-mi deschidea
Cutii cu mărgele,
Cu galbeni şi inele,
Salbe şi paftale,
Galbeni şi parale.
Apoi bucuros
Le-arunca pe jos.
Kira le vedea,
Pe jos s'apleca,
In poal'aduna.
Poala işi umplea.
Kira ce-mi făcea?
Mintea îşi pierdea
Şi ea nici gândea,
La casă, la masă,
La mamă duioasă.
Arapu buzat,
Negru şi ciudat,
Când aşa vedea.
Nu se speria.
Afară ieşea,
Corabia pornea.
Când Kira vedea,
Cum se depărta,
Poala c'o vărsa,
Plângea şi plângea,
Grozav mai răcnea.
El se repezea,
In braţe o lua.
De catarg o lega,
Pânzele'ntindea.
Vântul le umfla,
Corabia mâna.
Iată măre iată,
Sosiră de'ndată,
Fraţii Kirei,
Şerpii Dunării,
In uşă bătând,
La soră strigând.
Kira nu răspunde,
Că n'are de unde.
Mă-sa-i auzea,
Şi plângând zicea:
— „Arap a'nşelat-o,
Pe Kir'a luat-o.
Pe Dunăre'n jos,
Drum nenorocos".
Fraţii Kirei,
Şerpii Dunării,
La Dunăre-alergau,
In luntre s'aruncau,
Şi se opinteau,
Valuri că făceau,
Dunărea tăiau,
In Dunăre săreau,
In coat'nnotând,
Buzdugan purtând.
Corabia ajungeau,
In ea se urcau.
Kira mi-i vedea,
Plângea, se smucea.
— „Kiră Kiralină,
Sora noastră bună,
Când tu ai plecat,
Pe cine-ai întrebat?"
— „Eu nu-s vinovată,
Am fost înşelată,
De arap furată,
Unde, eu nu ştiu,
Nevastă să-i fiu".
Fraţii Kirei,
Şerpii Dunării,
Corabia opreau,
La mal o trăgeau,
Şi mi-o ancorau.
Cel arap culcat,
Răsturnat în pat,
Cu sfori mi-e legat,
Şi'n apă aruncat,
Plata că şi-a luat.

(după N. Păsculescu şi alţii)

Frumoasa *Iana Ghizuleana* îşi alege pe acela care s'o găsi

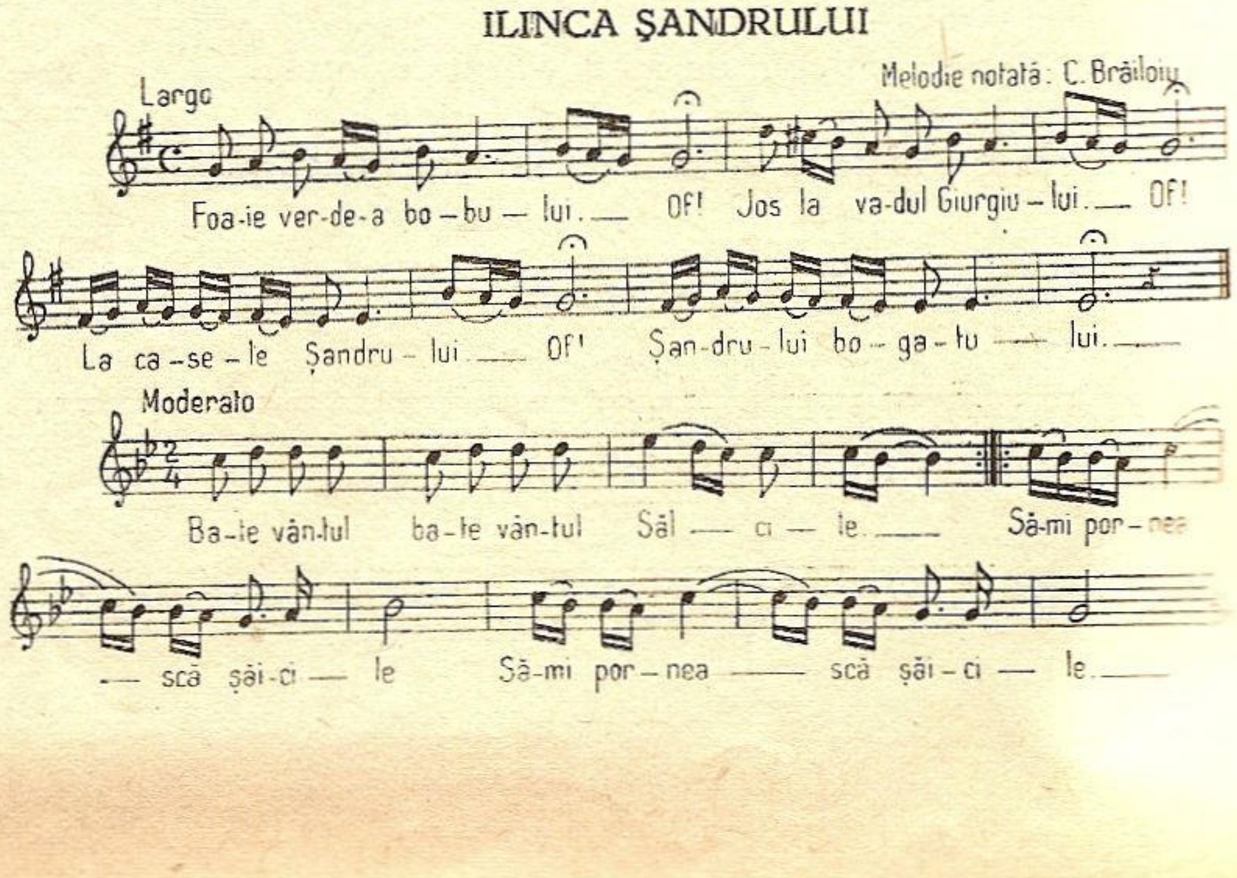
Dunărea să-mi treacă
In colo şi'ncoace
Dunărea pe spate,
Din palme bătând,
Din coate'nnotând,
Din ciubuc trăgând,
Din pistoale dând.

Dintre casapi, nici unul n'a îndrăsnit, afară de Neagoş Viteazul, care iute se-aruncă în Dunăre, cum a spus Iana, ca să-i fie pe plac. Dar pe la mijlocul Dunării strigă:

— „Stăi Iano, că mă'nnec!"
Iana-l auzea
Iana se lăsa,
Numai în cămăşoară,
Numai în iişoară;
In Dunăre sărea,
Din coate'nnota,
Sânii nu-şi uda.
Neagoş mi-o ajungea,
De mâni o prindea,
Pe spate se lăsa,
Dunărea-mi trecea,
Cu Iana pe-alături,
Din palme bătând,
Din coate'nnotând,
Din ciubuc trăgând,
Din pistoale dând...

Din părţile Giurgiului, când era raia turcească, avem balada *Ilinca Şandrului*, probabil din veacul XVIII-lea.

ILINCA ŞANDRULUI



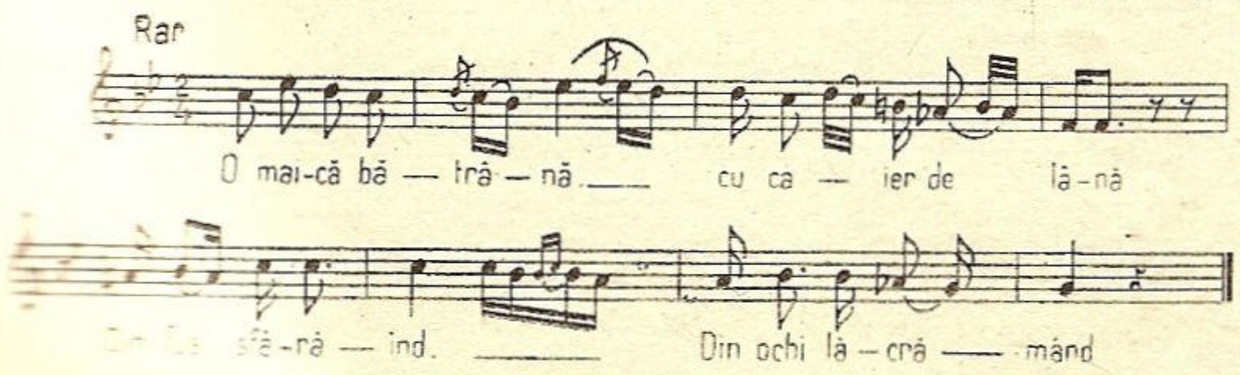
1. *Foaie verde a bobului,*
Jos la vadul Giurgiului,
La casele Şandrului,
Şandrului bogatului.
2. *Şi are Şandru o fată mare,*
Dreaptă ca o lumânare,
Frumuşică ca o floare,
Când o vede, paşa moare.
3. *De frumoasă ce era,*
Nu era'n lume ca ea,
Mureau Turcii după ea;
Ilincuţa mi-o chema.
4. *Dar Ilinca ce făcea?*
De dimineaţă se scula,
Cosiţele-şi pieptăna,
Pe ochi negri se spăla.
5. *La icoană se'nchina,*
Şi afară că ieşea,
Vadra'n mână că lua,
Şi la Dunăre pleca.
6. *Pe Dunăre ce-mi vedea?*
Un caic împodobit,
Cu postav verde'nvălit,
Pentru Ilinca gătit.
7. *Dar Ilinca ce-mi făcea?*
Vadra din mână-o trântea,
La maică-sa alerga,
Şi maică-si că-i spunea:
8. *— „Maică, măiculiţa mea,*
Ascunde-mă undeva;
Că vin Turcii să mă ia,
Şi lui paşa să mă dea".
9. *Şăndruleasa ce făcea?*
Intr'o ladă o băga,
Cu lacăte o încuia,
Şi cheile le-ascundea.
10. *Sapa'n mână o lua,*
Sub fereastră se ducea,
Şi săpa, săpa, săpa,
Iar acolo ce punea?
11. *Numai pietre şi butuci,*
S'aibă crezământ la Turci.
Turcii credeau, nu credeau,
Luau sapa şi săpau,
Pe Ilinca n'o găseau.
12. *— „Alelei tu Şendruleasă,*
Aleasă cârciumăreasă,
Pe Ilinca să ne-o dai,
Că de nu, am să te tai".
13. *Ilinca cum auzea,*
Ea din ladă că ieşea,
Turcilor se'nfăţişa,
Şi din gură aşa zicea:
14. *— „Turcilor, păgânilor,*
De cât pe mama s'o tăiaţi,
Pe mine să mă luaţi".
Turcii mi se'nveseleau,
15. *Pe Ilinca o luau,*
Şi'n caic o aruncau,
De catarg mi-o legau,
Şi pe Dunăre plecau.
16. *Dar Ilinca ce-mi zicea?*
— „Turcilor 'nicerilor,
Deslegaţi-mi mâinile,
Să-mi adun cosiţele.
17. *Să-mi fac cruce creştinească,*
Că trec în ţară turcească,
Să pun pe mine cămaşa,
Ca să fiu pe plac lui paşa".
18. *Turcii când o auzeau,*
Mâinile îi deslegau,
Iar Ileana greu ofta,
Şi'n Dunăre s'arunca.
19. *— „De cât roabă Turcilor,*
Şi slugă cadânelor,
Mai bine a peştilor,
De mâncare racilor!"
20. *Iară Turcii ce-mi făceau?*
Iute acasă alergau,
După năvoade umblau,
Dunărea mi-o vânturau.
21. *Pe Ilinca mi-o scoteau,*
Pe-un pătuţ mi-o aşezau,
Paşa, moartă, o săruta,
De frumoasă ce era...

Maica bătrână colindă malul dunărean, întrebând:

— „Dunăre, Dunăre,
Drum făr' de pulbere!
Drum făr' de suiş
Făr' de coborîş,
De-ai fi vorbitoare,
Şi'ndatoritoare,
O maică bătrână,
Cu caer de lână,
Din fus sfârâind,
Din ochi lăcrămând,
Umbla şi iar umbla,
Şi'ntr'una întreba:
(S'a oprit la Dunăre).
— „Dunăre, Dunăre,
Apă tulbure,
Mereu călătoare,
Şi nepieritoare,
Apă cu talaz,
Şi fără răgaz,
Au nu ai văzut,
Sau ai cunoscut,
Pe unde-ai trecut,
Fecioraşul meu,
Bun la Dumnezeu?
Feţişoara lui,
Spuma laptelui;
Mustăţile lui,
Spicul grâului;
Sprâncenile lui,
Pana corbului;
Ochişorii lui,
Mura câmpului.
El mereu venea,
Prin tine trecea,
Şi nu se'nneca...".
Dunărea stătea,
Valuri bolbocea,
Şi-apoi răspundea:
— „O maică bătrână,
Cu caer de lână.
Eu nu l-am văzut,
Nu l-am cunoscut,
Că-mi ţin drumul meu,
Dat de Dumnezeu..."
Bătrâna pornea,
Din fus sfârâia,
Ofta şi suspina,
Din ochi lăcrăma.
Mergând mai la vale,
Iată-mi iese'n cale,
Un voinic călare,
Gonind fuga mare.
(Era vântul).
Semn că-i făcea,
Calul şi-l oprea.
— „Vântule, nebunule,
Înfraneaza-ţi frânele!
Călăreţ zorit,
Şi neodihnit,
Au nu ai văzut,
Sau ai cunoscut,
Pe unde-ai trecut,
Fecioraşul meu,
Bun la Dumnezeu?
Feţişoara lui,
Spuma laptelui;
Mustăţile lui,
Spicul grâului;
Sprâncenile lui,
Pana corbului;
Ochişorii lui,
Mura câmpului.
Vântul se oprea
Şi apoi răspundea:
— „O maică bătrână,
Cu caer de lână.
Ba eu l-am văzut,
Şi l-am cunoscut,
Colo'n malul Mării,
La marginea ţării.
De păgâni lovit,
De moarte rănit.
Mă rog te sileşte,
Fugi şi te grăbeşte,
Că de-i zăbovi,
Viu nu-l vei găsi...".
Cum baba auzea,
Furca mi-o svârlea,
In genunchi cădea,
La cer se ruga...
Apoi se scula,
La drum că-mi pornea,
Colo'n malul Mării,
La marginea ţării,

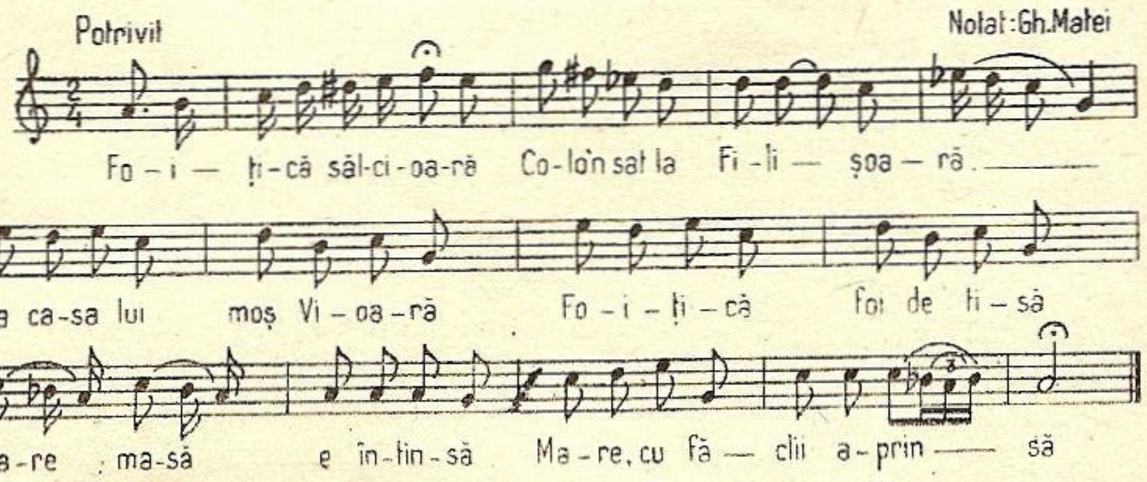
te-aşi ruga să-mi spui de mi-ai văzut feciorul...".
Şi o roagă să-i spue de i-a văzut feciorul.
Dunărea o trimite la malul Mării, la marginea ţării.

MAICA BĂTRÂNĂ



Intr'o baladă pescărească, *Antofiţă lui Vioară* pescuieşte în lacul Vidrosul, ca să-şi facă peşte de nuntă. Somnii răstoarnă luntrea, bătând-o cu cozile. Antofiţă e lovit în ochi şi orbeşte. Moş Vioară îşi duce feciorul la mânăstire.

ANTOFIŢĂ LUI VIOARĂ



1. *Foicică sălcioară,*
Colo'n sat la Filişoară,
La casele lui Vioară.
Foicică foi de tisă,
Mare masă e întinsă:
Mare cu făclii aprinsă.

2. *Dar la masă cine şade?*
Cei cincizeci de năvodari,
Patruzeci de lopătari.
Şi la masă ce-mi mânca?
Numai cegă şi păstrugă,
Şi galbenă caracudă.

3. *Foae verde sălcioară,*
Antofiţă al lui Vioară,

Nici nu bea şi nici nu mânca,
Ci cu privirea jos căta,
Şi el, măi frate, că-mi şedea.
Tot gândea şi greu ofta.
— „Antofiţă, fiul meu,
Parcă eşti într'un ceas greu:
Ţie poate ţi-a venit,
Vremea de căsătorit...".
— „Să-mi dai, taică, luntrile
Şi toate năvoadele,
Că ea vorbă mi-a trimes,
Să-i dau peşte într'ales.
Cu peşte eu aş nunti,
Pe tine te-aş pomeni.
In Vidros când am trecut,
Să vezi, taică, ce-am văzut:
Şapte cete de morun,
Tot morun peşte de-l bun;
Ştiucile cât vacile
Şi crapii cât ţapii".
— „De când m'am pomenit,
Tot cu peşte m'am hrănit.
Multe bălţi eu am călcat,
Da'n Vidrosu n'am vânat;
Că Vidrosu este adânc,
Cât din cer până'n pământ..."
Antofiţă-mi asculta,
Năvoadele le lua,
La Vidrosu alerga,
D'un năvod ce se prindea?
Numai puiul vidrei,
In fundul matiţii.
Vidra din apă ieşea,
Şi aşa mi se ruga:
— „Dă-mi puiuţul 'ncoa!
Că peşte eu ţi-oiu da:
Ştiucile,
Cât vacile;
Şi crapii,
Cât ţapii...".
Antofiţă cum auzea,
Drumul puiului că-i da;
Atunci vidra ce făcea?
Printre peşti ea înnota,
Tot de coadă că-i muşca.
La năvoade că-i ducea.
Iară vidra se mânia,
Prin năvoade că intra,
Peştele că-l răscolea.
Peştii din coadă băteau,
Valurile se scormoneau.
Apele se tulburau...
Antofiţă se opintea,
De năvod trăgea, trăgea,
Din luntre el aluneca,
Şi'n Vidrosul îmi cădea.
De-o salcie s'apuca,
Şi în salcie se suia...

In balada tulceană *Necola Neculcea*:

Primblă-mi-se primblă,
Şi încet mai umblă,
Pe boaz de Mare,
La apus de soare,
Necola Neculcea,
Din oraş din Tulcea...
Din vâsle vâslind,
Cârma cârmuind...
Şi mereu gândind
La fata de Frânc,
Făcută cu'n turc.
Când fata-l vedea,
Din gură-i grăia:
— „Cine-mi face mie,
O frumoasă vie,
In mijloc de Mare,
Cum altul nu are?"

Neculcea se prinde că-i va împlini pofta inimii; şi el

Pe Mare pleca,
Şi mi se primbla,
Taraşi arunca,
Din ea drac ieşa...

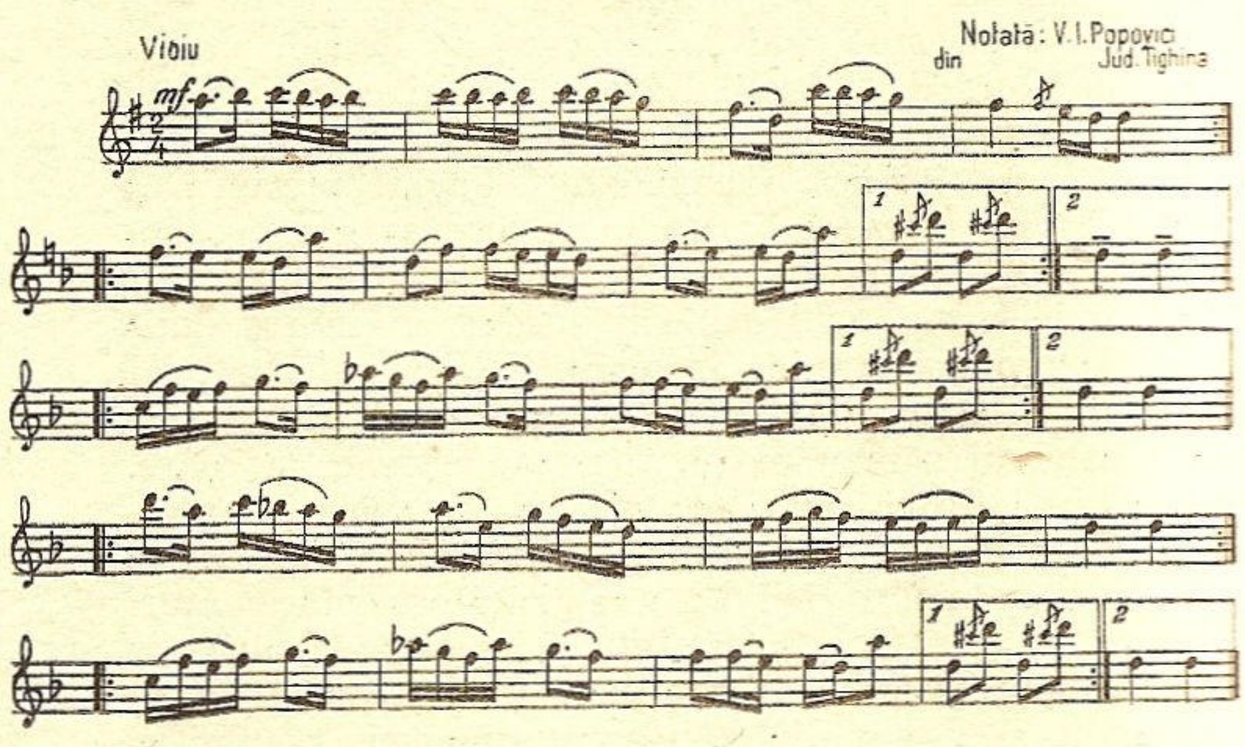
Dracul făgăduieşte lui Neculcea că pe pământul plutitor sprijinit pe taraşi, îi va face vie şi i-a făcut-o:[13])

O vie pe Mare,
Cu nouă răzoare,
Necola Neculcea,
La fată mergea,
Din gură-i grăia:
— „Ce mi-ai poruncit,
Ţi-am îndeplinit".
Dar ea ce-mi grăia,
La el când privea?
— „De mi-i săgeata,
Şi din cer luna,
Taman când a fi,
Soare'n miazăzi,
Atunci te-oiu lua!"
Nicola o privea,
Şi aşa-i grăia:
— „Vie ţi-am făcut,
Tu m'ai amăgit!
Şi asta pot s'o fac,
De ţie ţi-i drag,
Şi de nu mă crezi,
Haide tu să vezi".
In luntre o punea,
Pe Mare pornea.
Şi când ajungea,
Din gură-i grăia:
— „Uite tu la mine,
Eu mă uit la tine!"
Alta nu-i zicea;
Arcul încorda,
Şi mi-o săgeta,
Inima-i lovea,
In Mare o trântea....

*

Viaţa marinărească veche şi-a găsit răsunet până şi în joc şi în datinile de nuntă. In Moldova este un joc — *Corăbeasca = Corăgheasca* — vădit inspirat de legănarea corăbiei pe valuri. Flăcăii ţinându-se de brâu, se mişcă aplecaţi când la dreapta când la stânga, imitând balansul vasului plutitor. La nuntă, darurile către mireasă le duce vornicelul, care acum ia numele de „corăbier". Ele sunt puse într'o cutie acoperită imitând corabia. Corăbierul nuntaş, însoţit de alţi nuntaşi, merg cu „corabia de nuntă" în faţa miresei, rostindu-i această oraţie:[14])

CORĂBEASCA



Jupânească mireasă,
Ca o garoafă frumoasă!
Tânărul nostru împărat,
De când pe dumneata te-a aflat
La mare grijă a intrat.
Toate oraşele le-a călcat,
Chiar şi'n Ţarigrad a umblat.
Mărfuri bune a căutat,
Şi în teancuri le-a legat,
La corăbii le-au cărat,
Pe corăbii le-a'ncărcat,
Şi spre casă s'a'nturnat.
Când a fost pe la mijloc
De Mare, într'un rău loc,
S'a stărnit din Răsărit
Un vânt iute şi cumplit.
Corabia s'a răsturnat,
Şi mărfurile s'au înnecat.
Noi câţiva ostenitori,
Deasemenea călători,
Pe acolo ne-am întâmplat,
Şi-am sărit, nu le-am lăsat.
Mărfuşoarele mai mice,
Le-am luat toate'n caice
Şi le-am adus pân'aice,
Pân'aici la dumneavoastră,
Cu toată sudoarea noastră.
De te temi de'nşelăciune,
Noi pe nume ţi le-om spune...

(Aici „corăbierul", adică vornicelul, ridică învelitoarea şi dă miresei darurile aduse pe „corabie").

Din unele cântece mai noui, se vede că Dunărea nu era o piedică de trecut pentru oamenii din afara legilor. Iată unul care arată procedura furtului de cai. Cum se fură caii?

Pe negură şi pe ceaţă,
Se fură de dimineaţă...
Şi iar verde şi-o lalea,
Lată-i, lată Dunărea,
Şi-a trecut neica prin ea,
Cu cinci cai alăturea...

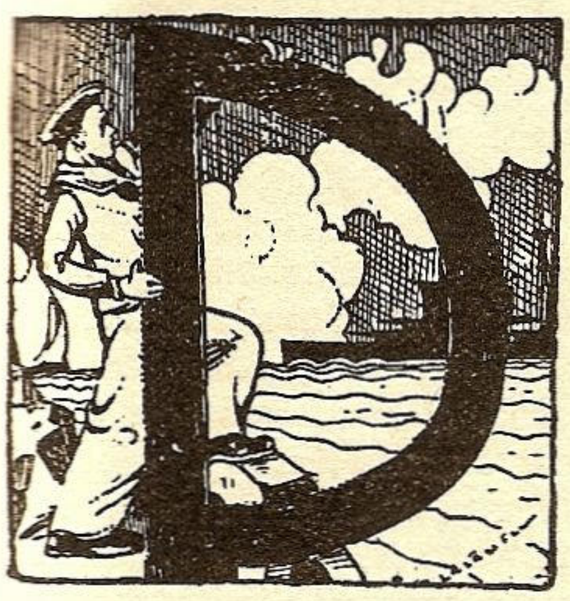
(Va urma)

---

[13]) T. Burada: O călătorie în Dobrogea 1882.

[14]) S. Fl. Marian: Nunta la Români.

[15]) Gh. Dem. Teodorescu: Poezii populare.



In aspectele Mării şi din viaţa marinarilor pe întinsul apelor

de Contr'amiral
C. NEGRU

UN SINGUR SUPRAVIEŢUITOR

Marţi 8 Februarie 1916, crucişătorul quirasat „Amiral Charner", de 5000 tone, cu un echipaj de 426 oameni naviga spre Sud de mica insulă Rouad, situată puţin la Nord de Tripoli. La ora 6 dimineaţa, punctul estimat fixa poziţia crucişătorului la 40 km. de Beyrouth. Vreme închisă. Comandantul Causse prevenit că începe să se zărească coasta în babord se urcă pe comandă, iar 10 minute mai târziu „Amiral Charner" dispare în urma unei explozii surde; un minut după explozie prova se afundă în mare. Elicele ies afară, iar vasul dă o bandă atât de mare, că nu se putea spune dacă oamenii săreau ei în apă, sau cădeau în mare. Tot echipajul avea colacii de salvare de cauciuc, dar nimeni n'are timpul să-i umfle cu aer. Nu e timp să se dea la apă nici o barcă; numai câteva sfărămături plutesc pe locul sinistrului, între care şi două plute de salvare improvizate la bord şi pe care 13 marinari, care au putut să scape din vâltoarea afundării vasului şi să-şi umfle colacii de cauciuc s'au agăţat; între aceştia e şi şeful tunar rezervist Joseph Marie Cariou, care ia comanda plutei. „Inotătorii buni la apel"! comandă el, la care răspund 6 marinari. Veniţi cu mine să adunăm toate lemnele ce vom găsi plutind, ca să îmbunătăţim pluta". La 50 m. depărtare pe pluta cea mare, se vede locotenentul Gablatt cu 40—50 oameni. Reveniţi din zăpăceala exploziei, toţi se întreabă. Ce a fost? Mină sau torpilă, nimeni nu poate să spuie, nimeni n'a văzut nimic, n'a auzit nimic. Nici un strigăt de alarmă, nici o comandă. O jerbă de apă, o sguduitură grozavă, asta a fost totul. Echipajul a încercat să dea la apă o balenieră, dar vasul era aşa de înclinat, că s'a dus la fund cu toate bărcile de salvare la postul **lor.** Pe plută, toţi sunt liniştiţi, curagioşi chiar, încrezători în soarta lor, căci naufragiul face parte din riscurile vieţii pe mare. După 2 ore apare un om înnot. De unde vine? E un şef de echipaj de pe pluta mare care e gata să se ducă la fund, şi cere azil pe cea mică. E primit cu bucurie. Vântul de Est încreţeşte marea şi duce pluta spre larg, aşa că la ora 2 p.m. coasta dispare din vedere, iar o oră mai târziu pluta mare nu se mai vede. Noaptea lungă de Februarie se lasă şi cum catastrofa a avut loc la deşteptarea echipajului, toţi sunt aproape goi şi tremură de frig. Către 10 seara nu mai sunt decât 13, unul moare de congestie, la 12 noaptea, noul venit începe să delireze şi înnebunit se repede asupra tovarăşilor de nenorocire. Urlete în noaptea oarbă, înţelegere confuză. Noroc că un val îl ia şi îl varsă în mare. Mai sunt 13. In dimineaţa de 9 Februarie nimic la orizont; nu mai sunt decât opt supravieţuitori. Patru din ei au pielea crăpată până la sânge de sărătura apei de mare; foamea îi chinueşte, frigul e de 1000 ori mai rău, iar setea îi torturează. La prânz se stabileşte calm, soarele îi loveşte direct pe trupul gol, trei din ei delirează. Către crepuscul o furtună năprazonică cu ploaie, dela Sud-Vest, dă gata pe cei ce delirează, aşa că după potolirea furtunei nu mai sunt pe plută decât 4 oameni, cei care pe timpul ploii torenţiale au avut ideia să-şi întindă vre-o batistă, sau vre'o sdreanţă, şi care imbibată de ploaie le-a mai potolit setea, numai ăştia mai rezistă. Joi 10 Febrarie, la Răsăritul soarelui, marea e ca undelemnul, nici un nor, nici un vânţuleţ nu încreţeşte apa, nici un vapor în vedere. Din 4 vieţuitori, doi sunt în agonie, pielea lor arsă de sărătură se ia fâşii, iar setea îi omoară. La Apus, Cariou ca deobiceiu cu faţa spre Răsărit şi cu ochii ficşi către cer, îşi întoarce privirea către o bandă de marsuini care făceau acrobaţie în jurul lui şi se vede singur rămas pe plută. Vineri 11 Februarie la răsăritul soarelui Cariou vede ceva profilându-se la orizont. Să fie ceva real, sau e o vedenie din cauza frigurilor ce îl stăpânesc? Era într'adevăr un remorcher, „Nord-Caper" care căuta, dar din cauză că pluta se proectează între soare şi remorcher, şi cu toate că Cariou ridicase în vârful unei rame sdreanţa lui de haină, nu e văzut, aşa că „Nord-Caper" dispare sub orizont. Către prânz, briza de Sud-Vest, care începe, l-ar fi dus în 2—3 zile la coastă. Mai poate ţine el încă atâtea zile? Când e deja de 90 ore în astă stare de mizerie; nu mai e decât un spectru, care cu toată răceala valurilor care îl bate, frige de febră, devaghiază, se crede în luptă cu un submarin, şi ciocăneala în tâmple ce-i dă frigurile, el o ia drept bubuituri de tunuri, iar zigzagurile luminoase ce-i trec prin retină, din cauza sfârşelii, sunt lumini de tunuri... Adoarme... Sâmbătă 12 Februarie calm, nimic în vedere. Intins pe o coastă, pe plută, Cariou adunându-şi restul puterilor, sgârâie cu cuţitul pe un colac de plută: „Aici 12 naufragiaţi de pe „Amiral Charner" au murit de frig şi de foame... rugăţi-vă p.....". In dimineaţa de 13 Februarie la ora 7, la 75 km. Vest-Sud-Vest de Beyrouth, patrulorul *Laborieux* şi *Paris al II-lea,* în căutarea vre'unei epave a crucişătorului, descoperă pluta cu Cariou, pe care în primul moment, dela distanţa de 4000 m. o ia drept un submarin şi e gata să tragă în ea. Adus la bord, după ce i se dă câteva linguri de ceai cu rom Cariou deschide ochii — Cine eşti?. De unde vii? Cu foarte mare greutate naufragiatul răspunde cu vocea stinsă şi întreruptă.

— Cariou... maestru tunar... de pe Charner... dat la fund la ora 7... Marţi dimineaţa... 14 pe plută... ceilalţi... morţi... toţi". Inchide ochii, şi în căldura păturilor adoarme, dar brusc se redeşteaptă şi abia şopteşte: „Comandant, anunţă... soţia mea care... va naşte... să nu aibă grije". Unde? Bord Clet... aproape de Lorient. La 8,54 *Laborieux* telegrafiază amiralului Moreau pe „Jean d'Arc": „găsit la 35 mile Vest de Beyrouth o plută cu un naufragiat a lui Charner, au fost 14, dar 13 au murit". 17 minute mai târziu postul dela Turnu Eifel reproduce lui *Jean d'Arc* o telegramă a marelui post german „Nordeih" „un submarin a torpilat la 8 Februarie, la Sud de Beyrouth un quirasat care s'a dus la fund în 2 minute"; torpilare pentru care comandantul submarinului, căpitanul de corvetă Hersing, şi-a atras aspre observaţii pentrucă a ieşit din drumul Malta-Port-Said pe care trebuia să opereze contra vaselor de comerţ şi a transporturilor şi a stricat o torpilă contra unui vas de război.

Cariou e dus şi îngrijit la bordul lui *Jean d'Arc*, care în ziua de 14 Februarie având la bord pe amiralul Moreau, se duce pe locul unde s'a scufundat crucişătorul Amiral Charner şi dă onorurile cuvenite, citind următorul mesaj primit dela comandantul şef: „Armata navală, unită într'un sentiment de durere şi de mândrie, trimite salutul ei crucişătorului amiral Charner, pierit cu glorie la postul lui de avantgardă. Trăiască Franţa".

Abia în ziua de 15 Februarie comandorul Adhemar de Cransac, şeful de stat major al flotei, interoghează pe Cariou, dela care se ştie detaliile aci expuse. Intrebat să-i spuie gândurile, viziunile, ce i-au trecut prin minte în zilele de nenorocire pe care le-a trăit, Cariou răspunde: „Comandant, m'am rugat tot timpul". Şi când privea către Răsărit şi chema un ajutor invizibil, care totuşi a venit, Cariou căuta cu privirea „Pământul Sfânt" care era aproape. Beethleemul şi Crucea".

După *Paul Chack*
„Marinarii în război"

UN NAUFRAGIAT CELEBRU

La 600 km. în largul coastei Americii de Sud, cam pe aceiaş latitudine cu Santiago de Chili, în Oceanul Pacific, se găseşte mica insulă Juan-Fernandes, insula lui Robinson Crusoe, stâncoasă şi de care navigatorul nu se poate apropia decât cu mare greutate şi cu o barcă mică. Intr'o peşteră dela poalele unui munte a locuit, după legendă, Robinson Crusoe, şi o placă comemorativă fixată pe stâncă relatează că adevăratul Robinson a fost un marinar scoţian numit Alexandru Selkirk, care a trăit singur pe această insulă 4 ani şi trei luni, 1704—1709. S'a dus de bună voie în singurătatea asta, fiindcă se certase cu comandantul corăbiei de piraţi pe care era îmbarcat. Clima insulei era bună, în fiecare an cădea cantitatea de ploaie necesară şi erau pe insulă şi capre sălbatice, care îi serveau de aliment şi multe fructe bune de mâncat. In Februarie 1709 fu găsit şi scăpat de o corabie engleză. Acesta e adevărul. Dar cui nu-i place mai mult Robinson decât Selkirk, a cărei viaţă pe insulă a fost împodobită de legendă cu atâta poezie şi excentricitate. Corabia, spune legenda, pe care călătorea Robinson făcu naufragiu, din care nu scăpă decât el pe insula pustie. Aruncat aci de soartă, Robinson, se instală gospodăreşte. Işi umplu geanta de vânătoare făcută din frunze de mosc, cu stridii, ouă de broaşte ţestoase şi fructe. Cu o săgeată făcută de el, omorî capre sălbatice şi alte animale, ca să-şi facă îmbrăcăminte din pielea lor. Prinse câteva capre pe care le domestici şi care îi dete laptele din care îşi fabrică unt şi brânză. Din porumbul sălbatec avu făină, din care îşi făcu pâine. Cu timpul el dobândi chiar o oarecare bună stare. Soarta lui e întrucâtva imaginea intregului neam omenesc, aşa cum s'a desvoltat şi perfecţionat el în decursul miilor de ani. Fulgerul care trăsni un arbore îi dete focul, pe care l-a întreţinut mult timp îngrijind să nu se stingă. Şi cât a fost de nenorocit când focul i s'a stins. Dar norocul nu l-a părăsit, căci din lava arzătoare a unui vulcan pe insulă şi-a aprins din nou focul. Şi-a făcut şi un cuptor şi o luntre cu care a făcut multe excursii pe coasta închisorii lui. Şi ce spaimă a tras când într'o zi zări în faţa lui, într'una din plimbările lui obişnuite, urma unui picior de om. Timp de 8 ani fusese singur şi acum constată că mai erau şi alţi oameni; şi ce puteau fi ei decât canibali. Iscodi, ascultă, şi fugi acasă pregătindu-se de apărare dacă va fi atacat. Din nenorocire n'a fost nimic... Era aproape de sfârşitul anului al 14-lea când îl deşteptă o împuşcătură, într'o noapte furtunoasă, era semnalul unei corăbii care se isbise de stânci şi se sfărâmase. Dar, nici o urmă de oameni, totuşi, pe mal, zări un naufragiat mort şi lângă ea un câine care deveni tovarăşul lui credincios... Trecu încă un an în tovărăşia câinelui, a unui papagal pe care îl învăţase să-l strige pe nume, Robinson, şi caprele lui. Intr'o zi cinci bărci acostară pe plaja insulei şi din ele se scoborâră 30 sălbateci, cu 2 prizonieri. Cu o măciucă omorâră pe unul, iar celălalt profitând de un moment de neatenţie fugi drept spre locuinţa lui Robinson. Doi sălbateci îl urmăriră, dar înaintea lor se repezi Robinson în ajutorul fugarului. Câinele după un semn al stăpânului, sări în pieptul sălbatecului şi îl ţinu până ce Robinson îl ucise, al doilea sălbatec avu aceiaşi soartă. Prin semne dete a înţelege prizonierului că n'are să se teamă de el, ba chiar Robinson era fericit că mai auzea glas omenesc, după 15 ani de stat singur în insulă. Noul lui tovarăş era un negru, pe care el îl botează Vineri, căci într'o Vineri căzuse pe insulă. După 18 ani, eroul a cărui legendă a încântat copilăria multora din noi, fu salvat împreună cu tovarăşul lui, de o corabie engleză. Şi e bine să se ştie acum la vârsta mai înaintată, când citeşti cititorule, că Robinson Crusoe nu e decât marinarul scoţian Alexandru Silkirk, pe care legenda l-a făcut cunoscut lumii întregi şi i-a dat faima de care se bucură între toţi marinarii.

După *Sven Heddin*
celebru explorator suedez

Pastel mistic

Catarguri, lungi, se'nalţă înspre cer —
In liniştea neprihănită.

Pe'ntinderea-aromită
Pluteşte un mister —
Adânc...

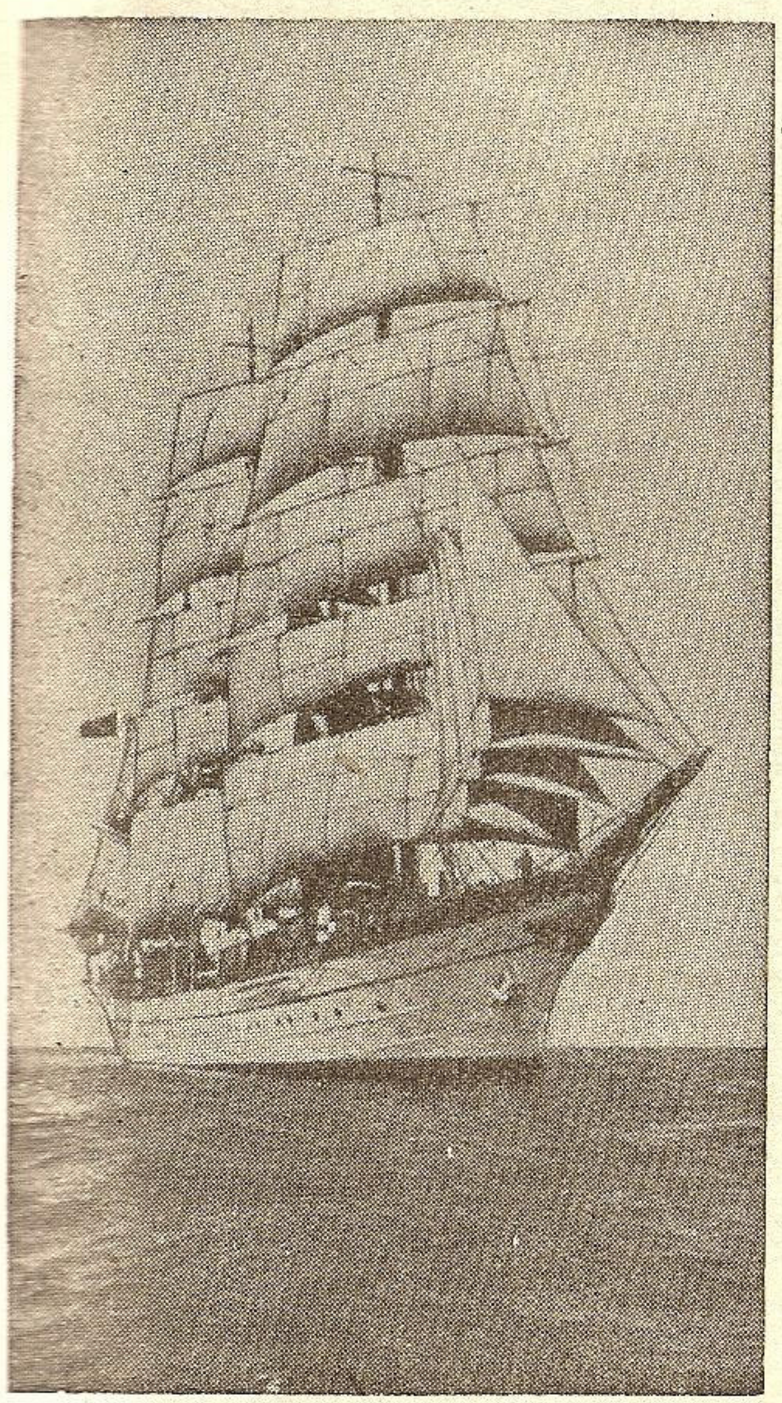
Şi'n vârfuri de catarguri, lungi,
Pe unde nu străpungi
Cu ochii, cu privirea —
Aşa cum nu pot orbii —
Şi-arată,
Şi ciorile şi corbii,
Chlamida lor cernită,
Şi firea
Mâhnită,
Deapururea'nnorată.

Catarguri, lungi, se'nalţă înspre cer —
In liniştea înmărmurită...

Sunt ale unui val
Ce pare, c'a rămas —
Printr'un neînţeles mister —
In largul apei nemişcat,
De pare ancorat ;
Dar, totuşi, care —
Minune mare —
De loc
Nu stă pe loc...

Catarguri, lungi, se'nalţă înspre cer —
De par o chee de mister...

CRIDIM



Nava şcoală „Mircea"

Ocolul Mediteranei făcut de nava-şcoală „Mircea" *)

(15)

„Călătoria are de scop să desăvârşească instrucţia practică a elevilor în cunoştinţele marinăreşti învăţate în şcoală şi să-i prepare în aprига luptă cu marea pentru a le forma caracterele, a le desvolta curajul şi a-i iniţia în dominarea evenimentelor şi în conducerea oamenilor"

Din cuvântarea Domnului Comandant al Marinei Regale, după Serviciul Divin din ziua de 3 Iulie 1939

17 August.

Navigăm cu vele în acelaş drum şi cu aceiaşi aliură până în zori de zi.

La 6 h se întind toate velele. Vântul se menţine din direcţia Nord, Nord-West. Forţa lui începe însă să scadă dela 5, cât a fost la 2 h până la 3, cât este între 7 h şi 15 m. Cu această variaţie a forţei vântului variază şi viteza navei. Ea se menţine totuşi în jurul a 5 noduri.

Cerul este tot timpul parţial acoperit şi marea agitată.

La 15 h forţa vântului este din nou în creştere. Binecuvântarea Sfintei Fecioare ne ocroteşte şi ne dă tot entuziasmul pierdut în drumurile dela Gibraltar până la Ras el Hilal (Cyrenaica).

Când noaptea se lasă deabinele se dă adunarea pentru strângerea velelor superioare. La 18h30m operaţia aceasta este aproape terminată ; rândunicile, focul Nr. 1, velastraiul rândunicei, velastraiul picului şi vela picului sunt la odihnă.

In noapte vântul pare să scadă dar „Mircea" încă îşi menţine viteza în jurul a 4 noduri.

La 24 h suntem în punctul $\varphi = +32^{0}$ $\lambda = +26^{0}52'$; adică ne găsim pe un meridian ce trece prin valea Siretului şi chiar cam pe la Roman.

18 August.

Cu velele întinse mergem în acelaş drum, adică Da = 105°.

Vântul se schimbă spre Nord-West, însă revine pela 9 h din nou la Nord, Nord-West.

Incepând dela 2 h forţa vântului a scăzut continuu până la 7 h când a fost deabia 1—2. Din acest moment a crescut, iar pentru a se menţine, după ora 14 h în jurul forţei 4.

Cerul mai tot timpul parţial acoperit şi marea puţin agitată.

Viteza navei a fost în medie 4 noduri. Cea mai scăzută s'a înregistrat la 3 h şi 7 h cu 3,3 noduri ; iar cea mai ridicată a fost la 17 h când „Mircea" mergea cu 6,3 noduri.

In manevrarea velelor s'au înregistrat în dimineaţa zilei mai multe schimbări. Aşa la 5 h s'au întins velele superioare şi „Mircea" avea deci din acest moment toată velatura.

La 5 h 23 s'a strâns velastraiul randei.

La 7 h 47 m s'a strâns : velastraiul mare şi velastraiul artimonului .

La 9 h 16 m s'a braţat la semn şi după 9 minute s'a strâns vela mare. După alte 6 minute s'au strâns : velastraiul rândunicei, velastraiul sburător şi focurile. Toate acestea au fost executate pentru a se folosi vântul cât mai bine, deşi era destul de slab. Rezultatul a răspuns aşteptărilor, fiindcă viteza navei s'a menţinut destul de bună faţă de forţa vântului.

In după masa zilei, vântul a jucat puţin ca direcţie dela West, Nord-West la Nord-West, forţa lui a arătat însă că a ajuns la 4 şi s'a menţinut în jurul acestei cifre.

In programul obişnuit al elevilor s'au introdus în după masa acestei zile exerciţii de manevrarea velelor, vergilor şi întregului greement pentru facerea voltelor.

După aceste exerciţii s'au strâns rândunicele şi vela picului.

Cu vânt bun şi marea agitată se poate spune că deabia în aceste zile „Mircea" a făcut un program de adevărată marinărie.

La 24 h nava şcoală a României este în punctul $\varphi = +31^{0}33'$ $\lambda = +29^{0}14'$. Am trecut de mai bine de 4 ore spre Est de meridianul Constanţei.

19 August.

Vântul se menţine şi ca direcţie şi ca forţă. Sunt câteva momente doar, când trece puţin mai spre Nord şi scade şi ca putere la forţa 3.

In noapte luna, care merge spre sfârşitul primului pătrar, luminează prin arborada lui „Mircea". Nava are întinse toate velele pătrate, cu excepţia velei mari. Randa şi toate velele artimon, velastrai şi focurile sunt strânse.

Viteza este totuşi în jurul lui 5 noduri. Nu mai avem până la Alexandria decât foarte puţin şi vântul deabia acum ne este favorabil luptei ce dăm pentru a avea un cât mai ridicat procent de navigaţie cu pânze.

Până la 2 h se menţine capul Da = 105° şi apoi se ia Da = 29°. Bordul de serviciu se scoală pentru braţarea vergilor la tribord.

La 5 h se vine cu un grad mai la dreapta şi astfel se ia Da = 30°. Cu răsăritul soarelui vântul se mai întă-

reşte şi uneori depăşeşte cu mult forţa 4. Cerul este parţial acoperit şi marea agitată.

In atari condiţii de minunată navigaţie cu vele se dă adunarea echipajului pentru a se trece „la posturile de manevră".

Este 6 h 45 m. Toate pânzele, cu excepţai velelor superioare, sunt întinse. La 7 h se încep manevrele de „Volta în vânt".

Echipajul este la posturi şi „Mircea" vine când la babord, când la tribord pentru a avea murele, când la babord când la tribord.

Aceste mişcări sunt şi frumoase şi antrenante în a face una după alta cât mai multe.

Nava guvernează bine şi când oamenii la posturi execută comenzile prompt, manevra ese minunat.

La 8h12m se termină voltele şi luăm drumul Da=165°. Locul unde s'au făcut voltele este $\varphi = +31°46'$, $\lambda = +29°36'$; Alexandria în vedere.

La 11 h 50 m se schimbă de drum şi se ia Da= 191°. Apoi se strâng velele şi nu rămân decât gabierii.

La 12 h se strâng şi gabierii şi se braţează la semn.

Nava este în derivă. Se dă ordin să se facă maşina gata.

Suntem în fine la sfârşitul celei a VI etapă.

Intrarea în portul Alexandria este fapt împlinit, fiindcă gornistul sună „la posturile de sosire". Cu pilotul la bord „Mircea" defilează printre navele engleze şi gornistul nostru sună drepţi.

De mai multe ori se sună onorul la Amiral, fiindcă mărci de Comandament sunt din loc în loc pe cuirasate, şi crucişătoare engleze. Pe navele Amiralităţei Britanice muzici ale marinei intonează imnul naţional. La „Shorpshire" se aude însă imnul naţional polonez. Este poate o greşeală şi lăsăm orice comentarii.

După această splendidă defilare printre navele de război engleze „Mircea" se leagă la geamandură cu prova şi pupa în partea de Nord a portului, chiar în faţa cheiului unde vin navele S. M. R. Către 17 h manevra este complect terminată.

Din acest moment suntem staţionari în Alexandria.

II. — *Staţionarea.*

Şi data aceasta ora bordului arată mai mult decât a portului. Se dă ceasul înapoi. Acum avem ora ţărei noastre.

Din momentul legărei la geamandură a început protocolul, ca de obiceiu.

19 August.

La 16 h 45 m acostează la tribord şalupa cu un ofiţer dela căpităia portului trimis în complimentare în numele V'Amiralului Welles. Acesta pleacă la 16 h 52 m.

Puţin mai târziu soseşte un Locotenent Comandor, care face vizită de complimentare în numele Amiralului Comandant al Flotei Engleze de Mediterana Sir. Cauningham.

Un alt ofiţer — locotenent — face vizită de complimentare în numele V'Amiralului Comandant al Marinei Egiptene.

Dela bord este trimis la cuirasatul „Warspite" Căpitanul Sârbu Tiberiu.

Cu aceasta se închee ziua de 19 August şi oricare dintre cei dela bordul lui „Mircea" se simte mândru de felul cum s'a intrat în portul Alexandria.

20 August.

Incep vizitele chiar în dimineaţa zilei.

1. — La 10 h 30 m vizita Comandantului la Cuirasatul „Warspite", Amiralul Sir Cuningham.

2. — La 1 h se întoarce vizita de către Comandorul Crutcheley, Comandantul Cuirasatului „Warspite", care vine la „Mircea" în numele Comandantului Flotei.

3. — La 11 h 30 m Comandantul însoţit de Consulul României la Alexandria, face vizita Guvernatorului Alexandriei.

4. — La 12 h urmează vizita la Vice-Amiralul Comandant al Marinei Egiptene, cu marca de Comandament pe Yachtul Regal „Mahroussa".

5. — La 12 h 30 m Comandantul semnează în registru la Palatul Regal.

6. — La 13 h este viztat la Consulatul României.

Această zi s'a încheiat cu o cină la „Excelsior" dată de Consulul Botez. La cină a fost Comandantul însoţit de 3 ofiţeri.

Un grup de 3 ofiţeri au fost la Portavionul „Glorious" unde era un ceai cu invitaţi din oraş.

21 August.

Au continuat vizitele.

1. — La 10 h vizită la Direcţia Porturilor şi Farurilor Comandantul a fost primit la această instituţie de către un Căpitan Comandor egiptean în numele Directorului, Domnul Vice Amiral Welles.

2. — La 11 h a venit la bord, pentru întoarcerea vizitei Domnul Vice Amiral Hamza paşa, Comandantul Marinei Egiptene.

3. — La 11 h 30 m a venit la bord, în numele Directorului Porturilor şi Farurilor acelaş Căpitan Comandor care primise pe Comandant la 10 h.

In această zi — Luni 21 August — un grup de 4 ofiţeri şi 8 elevi au fost la un „Coctail parti" oferit de Doamna Claudius, o mare bogătaşe din Alexandria.

Ziua de 21 August a încheiat şi protocolul vizitelor.

22 August.

In această zi elevii au început programul pentru excursie la Cairo.

Seara a fost un „Coctail parti" la Consulatul României, la care erau invitate şi persoane civile din Alexandria.

Această seară a dat ocazie ca românii — ofiţerii de pe „Mircea" — şi funcţionarii dela Consulat — să fie în societatea câtorva persoane din „high-life"-ul Alexandriei.

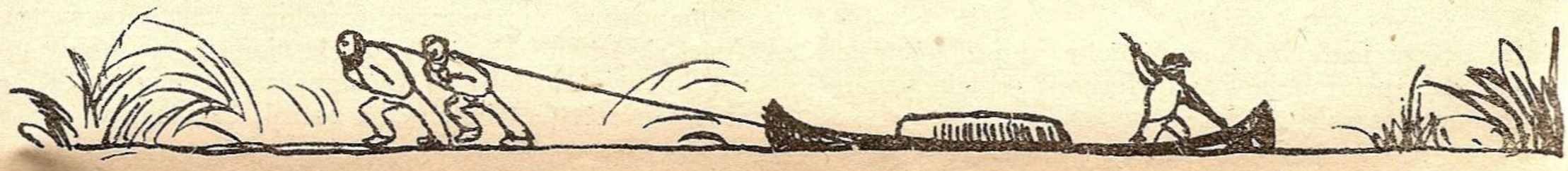
23 August.

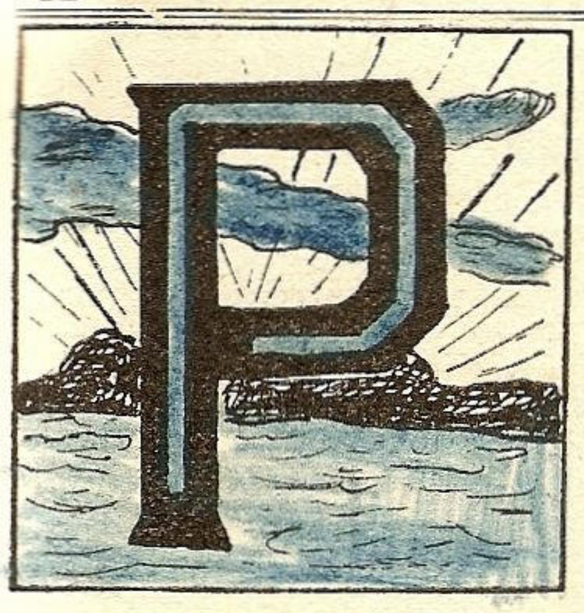
A fost o masă la bord la care au fost invitaţi : Insărcinatul de afaceri al României în Egipt, Domnul Gusi ; Ataşatul de Presă, Domnul Şeinescu şi Consulul Botez.

Seara Legaţia României din Egipt a oferit un dineu la Restaurantul „Carlton". Au fost la acest dineu Comandantul, Secundul şi cinci ofiţeri.

Persoanele invitate din oraş erau din cele cunoscute mai înainte şi felul cum s'a desfăşurat această masă, urmată de dans, se poate caracteriza ca „o seară românească la Alexandria".

(Va urma)





PUTEREA MARITIMA A JAPONIEI

de Vice Amiral PFEIFFER

După războiul mondial, atunci când Japonia a cerut o înarmare maritimă corespunzătoare poziţiei sale din sectorul Asiei răsăritene — Oceanul Pacific, — aşteptările ei nu s'au împlinit. La convenţia navală dela Washington, Japonia a fost constrânsă să se mulţumească cu un raport de forţe de 3:5,5, faţă de flota engleză şi flota americană. Situaţia mondială nu i-a permis poporului japonez să reacţioneze contra acestei jigniri a mândriei naţionale.

Pe linia acestei politici a fost ieşirea Japoniei din Liga Naţiunilor în anul 1934 şi denunţarea Convenţiei navale dela Washington. In linişte şi învăluită de cel mai mare secret, a crescut din momentul acesta flota japoneză. Rezultatul acestei înarmări a produs uimirea şi recunoaşterea lumii întregi.

Japonezii au intrat în război contra Statelor Unite şi Marei Britanii cu nouă cuirasate de luptă, nouă vase port-avioane, şapte vase-bază pentru hidroavioane, 12 crucişetoare grele şi 23 uşoare, 107 distrugătoare, 12 torpiloare şi 64 submarine.

Forţele adversare erau compuse din :

I. *Flota Statelor-Unite.*

a) La Havai : 8 cuirasate de luptă, 3 vase port-avioane, 8 crucişetoare grele şi 10 uşoare, 30 distrugătoare şi 20 submarine.

b) La coasta de Vest a Statelor-Unite : 2 cuirasate de luptă, 22 distrugătoare, 16 submarine.

c) La Cavite pe Filipine : 1 crucişetor greu şi 3 uşoare, 17 distrugătoare, 18 submarine şi un vas port-avioane.

II. Forţe britanice staţionate la Singapur şi Hongkong: 3 cuirasate de luptă, 3 crucişătoare grele şi 10 uşoare, 24 distrugătoare şi 12 submarine.

III. In Insulinda se afla flota Indiilor Olandeze compusă din: 4 crucişetoare uşoare, 7 distrugătoare şi 12 submarine.

Din aceste cifre rezultă că, în momentul izbucnirii ostilităţilor din Asia răsăriteană şi din Oceanul Pacific, se aflau faţă în faţă următoarele grupuri de forţă :

	Japonia	Forţele adverse
Cuirasate de luptă	9	14
Crucişătoare grele	12	12
Crucişătoare uşoare	23	27
Vase port-avioane şi vase-baze pentru hidroavioane	16	6
Distrugătoare	106	100
Submarine	64	78

Dintre aceste forţe au fost nimicite, după atacurile aeriene şi submarine dela Pearl Harbour şi dela Capul Quantan, următoarele unităţi :

	Japonia	Forţele adverse
Cuirasate de luptă	—	7
Crucişătoare grele	—	2
Crucişătoare uşoare	—	1
Vase port-avioane	—	—
Distrugătoare	4	2
Submarine	1—5	16

Plus vasul de ţintă „Utah", un cuirasat de luptă scos din serviciu.

In acelaş timp au fost avariate :

	Japonia	Forţele adverse
Cuirasate de luptă	—	3
Crucişătoare grele	—	2
Crucişătoare uşoare	1	4
Vase port-avioane	—	1
Distrugătoare	—	5
Submarine	—	—

După primele bătălii maritime, taberele adverse dispuneau deci de următoarele forţe :

	Japonia	Forţele adverse
Cuirasate de luptă	9	4
Crucişătoare grele	12	8
Crucişătoare uşoare	22	22
Vase port-avioane şi vase-bază pentru hidroavioane	16	5
Distrugătoare	102	93
Submarine	59	62

Intre timp raportul de forţă maritime din Oceanul Pacific s'a schimbat şi mai mult în favoarea Japoniei, care a respins, categoric, toate încercările inamicului de a trece la acţiune şi a căutat şi nimicit unităţile flotelor adverse, în porturile şi ascunzătorile unde se refugiaseră.

Este evident că, în toate tipurile de vase necesare pentru operaţiuni ofensive, Japonia a dobândit o superioritate considerabilă, pe care nu vor putea pune la îndoială nici eventuale viitoare întăriri, trimise de Marea Britanie şi de Statele-Unite. Căci nici Anglia şi nici America nu pot retrage, fără cele mai grave consecinţe forţele lor maritime din Oceanul Atlantic şi din Marea Mediterană.

Problemele strategice

In situaţia actuală, adversarii din sectorul Pacific a veau următoarele obiective strategice : Japonia trebuia să împiedice împreunarea forţelor inamice în sectorul Asiei răsăritene, să atace forţele inamice înainte de unirea lor şi să asigure aprovizionarea ei cu materiile necesare purtării războiului ca petrol, cauciuc, metale, a-

limente etc.; iar pentru adversarii Japoniei obiectivul principal era împreunarea flotelor lor şi tăierea aprovizionărilor japoneze în afara zonelor de coastă ale Japoniei şi în sfârşit o mare bătălie navală hotărîtoare, după unirea tuturor forţelor disponibile.

In cazul când Anglo-Americanii vroiau să treacă la ofensivă contra Japoniei, în sensul acestei strategii, atunci flota Statelor-Unite trebuia să se deplaseze dela Havai la Cavite sau Singapur, respectiv Hongkong, pentru a se uni cu flota britanică şi aceea a Indiilor Olandeze şi a trage în jurul Japoniei un brâu de blocadă. Pe de altă parte posibilitatea Japoniei de a ataca continentul Americii de Nord, privând teritoriul metropolitan de apărare necesară, nu s'ar fi putut nici când realiza, din cauza imposibilităţii de a parcurge atare distanţe şi din cauza lipsei unei baze de operaţiuni ce ar fi fost situată în apropierea coastelor Statelor Unite.

Obiectivul Japoniei era deci zădărnicirea planului strategic, eventual al forţelor inamice. Ea a ales drumul îndrăsneţ de a ataca pe inamic, la o distanţă de multe mii de mile marine într'o acţiune bine pregătită şi avantajată de noroc, în baza sa principală, la Pearl Harbour.

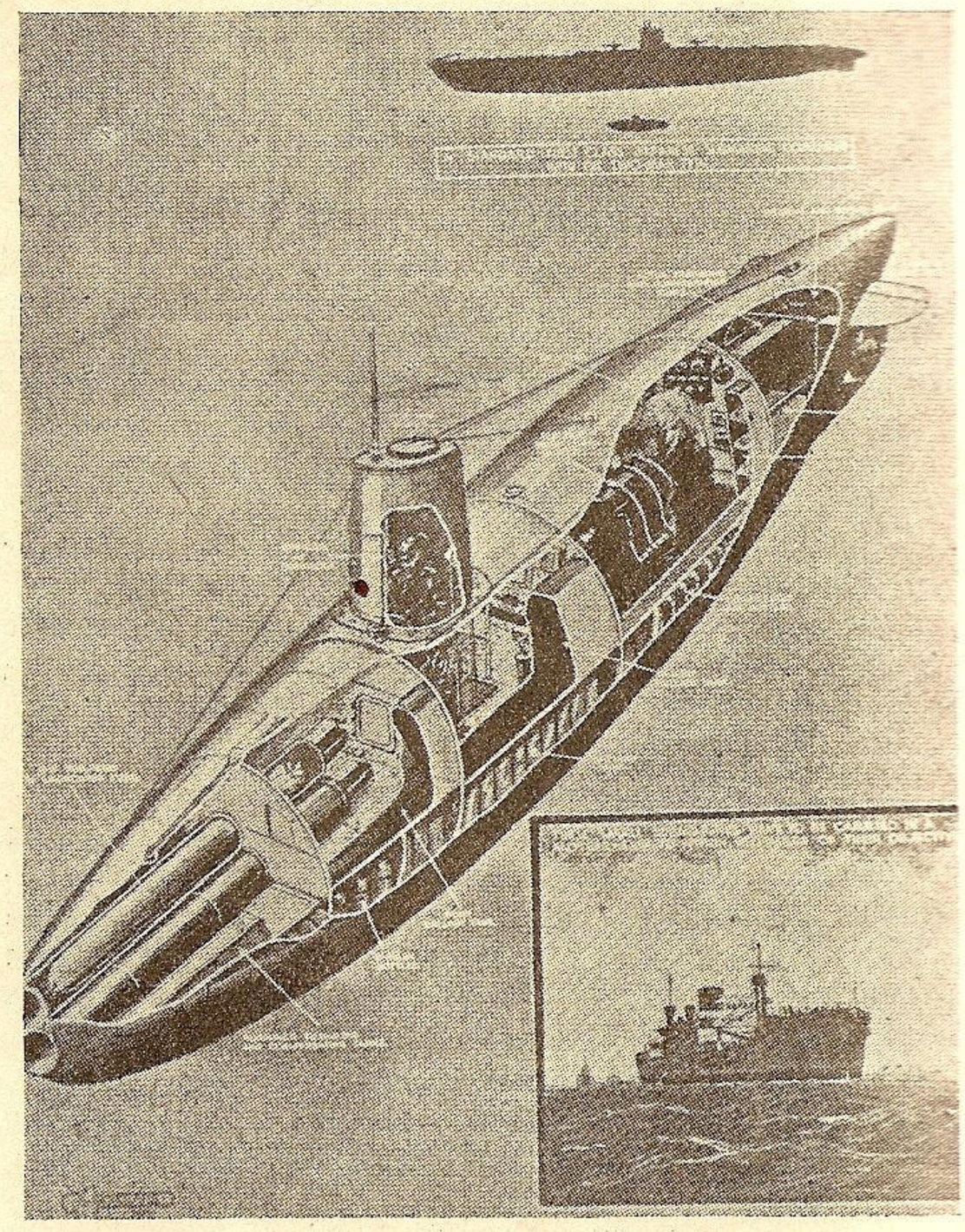
Această operaţiune a fost încoronată cu deplin succes.

Simultan cu escadrilele avioanelor de bombardament au trecut la atac şi submarinele speciale japoneze, complectând, cu torpilele lor, opera de nimicire.

Afară de această acţiune principală Japonia trebuia să încerce nimicirea bazelor ce stăteau la dispoziţia adversarilor. După o serie de acţiuni încoronate cu deplin succes, planul japonezilor a reuşit pe deplin, astfel că Statele Unite şi Anglia nu mai aveau nici o posibilitate de a aduce avioane de bombardament grele, pe calea aerului, în sectorul de Vest al Oceanului Pacific.

A treia măsură a Japoniei a fost asigurarea drumurilor de aprovizionare din spre Sud, prin acţiuni energice contra coloniei de coroană Hongkong, Filipinele, Insula Borneo şi Peninsula Malakka.

De atunci, operaţiunile japoneze, în sectorul Asiei răsăritene, s'au desfăşurat cu o precizie matematică. Rând pe rând au fost ocupate Filipinele, Insula Borneo, Malaya, Singapore, Birmania, Insula Iava, etc. La sfârşitul a trei luni de război, balanţa forţelor din Pacific s'a înclinat, categoric, în favoarea Japoniei. Flota japoneză a trecut intactă prin toate aceste operaţiuni, iar hotărârea de luptă a ţării a rămas neclintită. In plus Japonia are acum asigurată aprovizionarea cu toate materiile prime, necesare purtării războiului, putând face faţă oricăror încercări de blocare.



Submarin japonez pentru doi oameni.
Jos, lansarea de pe nava-bază. Sus, comparaţie cu un submarin obişnuit.

Repercusiunile războiului din Asia răsăriteană asupra teatrului de luptă european nu vor întârzia să se arate.

(Europa Nouă)

CONCURSUL LIGII NAVALE ROMANE

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ în dorinţa de a face să pătrundă cât mai adânc în spiritul tineretului dragostea şi interesul pentru apele noastre, — râuri, lacuri, fluvii şi mare, — organizează în fiecare an un concurs „de vară" la care este invitat a lua parte tineretul.

Anul acesta concursul va fi literar şi de desen.

A. CONCURSUL LITERAR. Se dau două subiecte, la alegere:

I. Ce răsunet a avut în inimă faptele de vitejie ale marinarilor noştri.

II. Importanţa gurilor Dunării şi Mării Negre în viaţa neamului nostru.

B. CONCURS DE DEŞEN. A se face un desen, indiferent mărimea sau genul, care să înfăţişeze o scenă din articolele „Isprăvile marinarilor noştri" sau „Din aspectele mării", publicate în numerele 29—34 ale revistei „Marea Noastră pentru Tineret", cari se vor trimite gratuit oricărui doritor a concura.

Lucrările vor fi trimise la sediul L. N. R., str. Spiru Haret Nr. 6, Bucureşti, până la 15 Iulie. Se va arăta numele şi pronumele, vârsta, şcoala la care urmează. adresa şi dacă ştie să înnoate.

PREMII. Pentru fiecare din concursuri, L. N. R. va decerna câte trei premii şi 10 menţiuni.

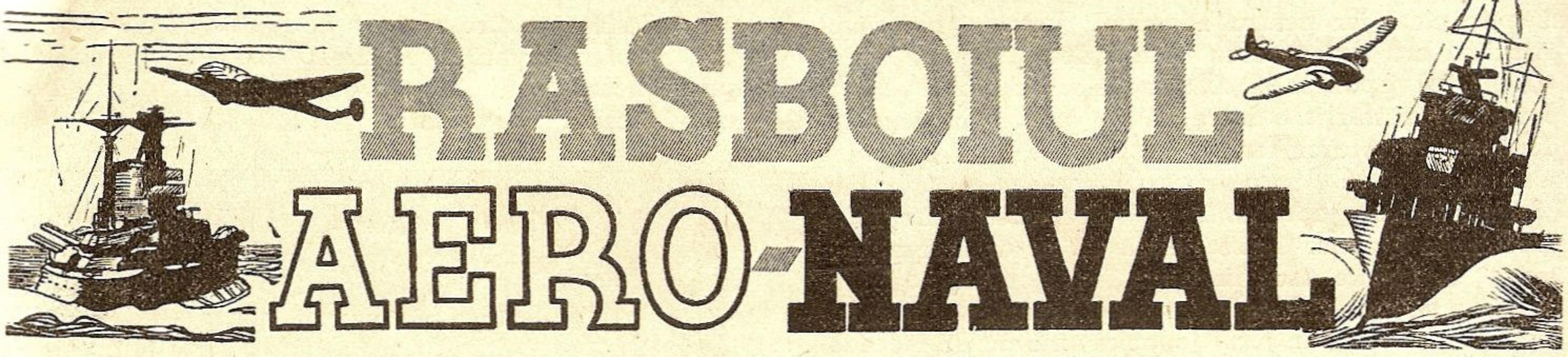
Premiul I, A şi B, „Inginer Iliescu-Brânceni", în valoare de 2.500 lei fiecare.

Premiul II, A şi B, „Amiral G. Mărgineanu", în valoare de 1.000 lei fiecare.

Premiul III, A şi B, „Moş Delamare", în valoare de 500 lei fiecare.

Premiaţii şi menţionaţii vor fi consideraţi ca abonaţi pe un an la revistele L. N. R.

Rezultatul concursului şi decernarea premiilor se va face de ZIUA MARINEI (15 August), la ora şi în locul ce se va anunţa.



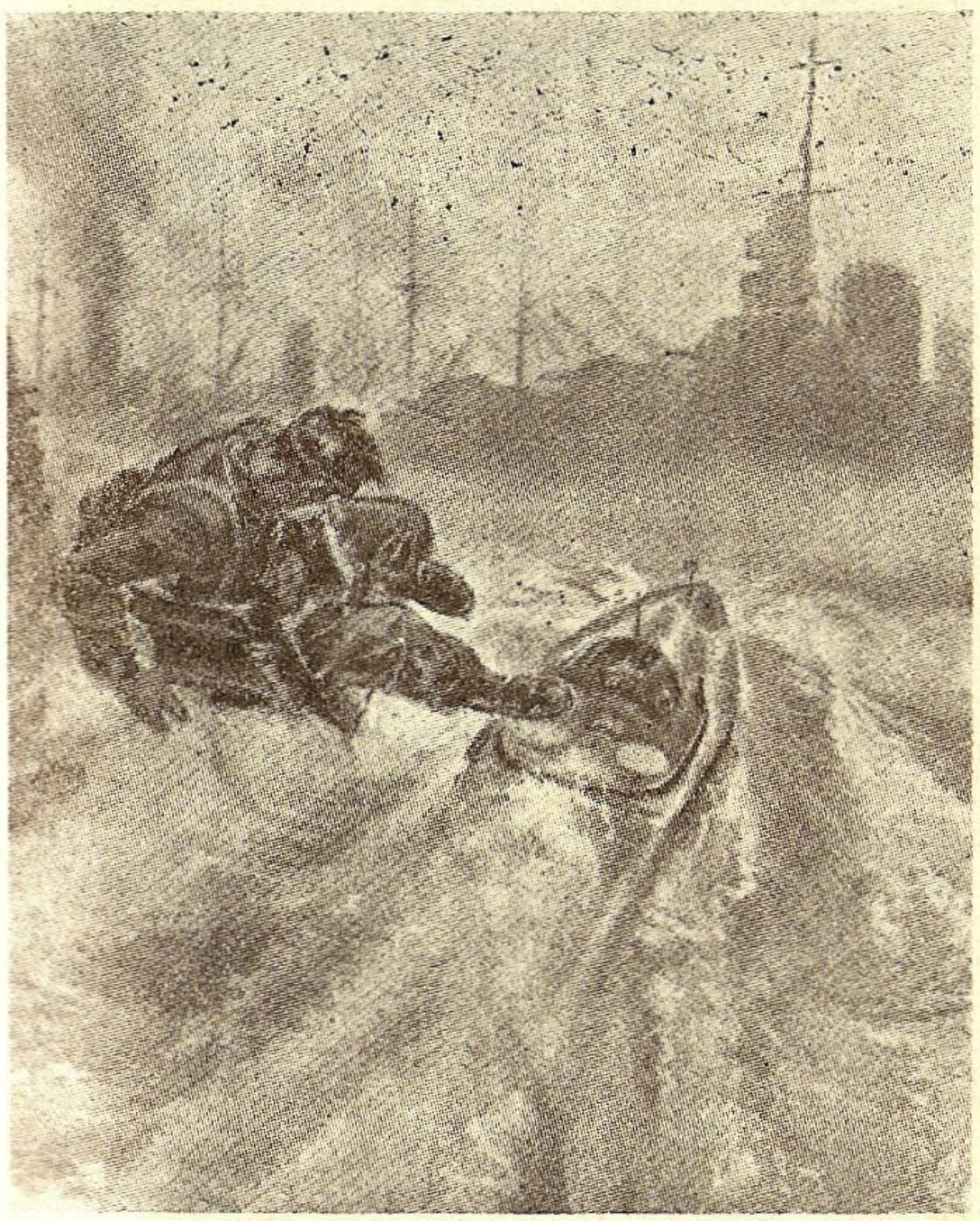
RĂSBOIUL AERO-NAVAL

16 APRILIE 1942 — 31 MAI 1942

SUBMARINELE

Războiul submarin e în toi. In oceanul Inghețat, pentru a împiedica transporturile americane spre Murmansk și M. Albă ; în Atlanticul de Est până în Golful de Mexic și Canada ; în Pacific, în Mediterana, submarinele Axei, în combinație cu aviația, își continuă opera lor de distrugere.

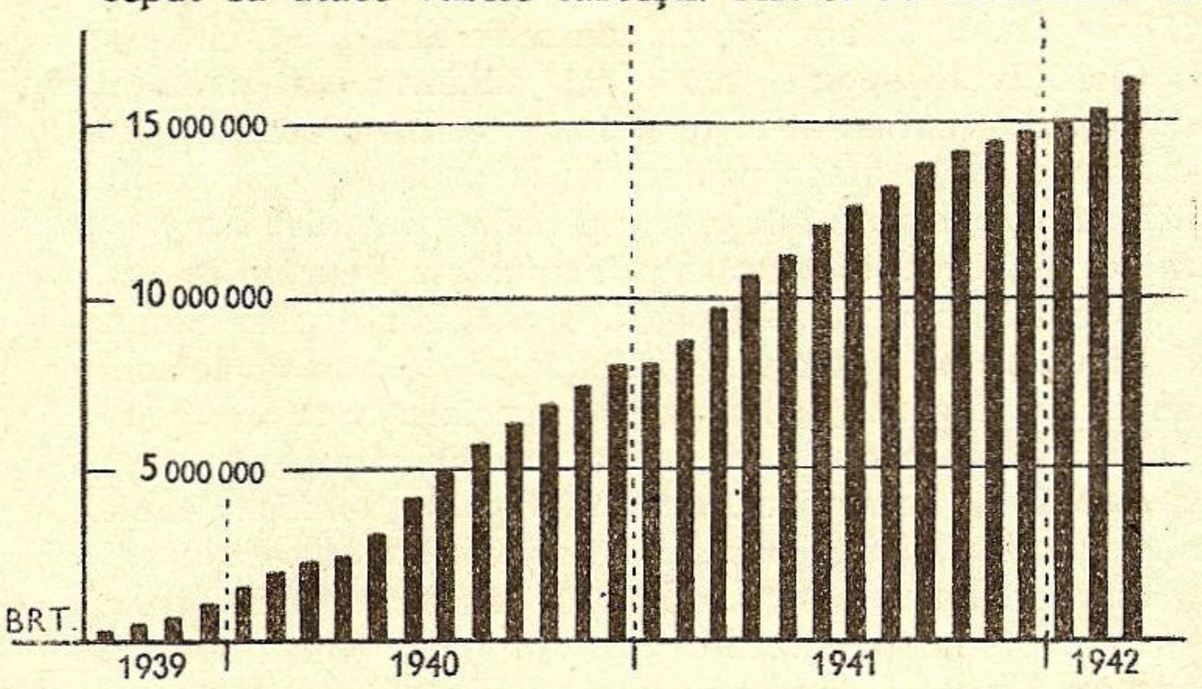
La 20 Aprilie un submarin german a bombardat instalațiile portului Curaçao ; în Mediterana un vapor a fost torpilat la Beirut, iar pe coasta de răsărit a Americii și în marea Caraibelor au fost scufundate 18 vase cu o deplasare de 131.000 tone, iar până la 7 Mai alte 22 vase de comerț (138.000 tone) și au avariat două de 17.000 tone.



Șalupe speciale italiene : în momentul atacului, comandantul e asvârlit în apă cu un colac de salvare.

La 20 Mai submarinul italian „Barbarigo" s'a strecurat pe sub o puternică escortă și a torpilat, scufundând, un cuirasat american de clasa *Maryland* de 31.500, armat cu 8 tunuri de 406 mm., 2 de 126 mm. 8 A. A. a 127 mm., 4 A. A. de 57 și 11 de 47 mm., două catapulte și 3 avioane. Echipajul era de 1407 oameni.

Submarinele sovietice au părăsit pe inamic și au început să atace vasele turcești. Astfel au scufundat la



„Orga morții" arată cum crește tonajul navelor scufundate de axă.

21 Mai pe „Togam Tepe", la 24 Mai vaporul „Sofat", la 28 două cargobote. La protestele Turciei, Sovietele au răspuns că vor împiedica orice trafic cu Bulgaria și România, indiferent pavilionul.

Pierderile de vase în cursul lunii Aprilie se soldează la 585.000 tone, din cari 538.000 scufundate de submarine, restul de aviație. In luna Mai pierderile se ridică la 681.000 tone, — din cari 126.000 în apele americane. Iar totalul navelor scufundate se ridică la 17 milioane.

AVIAȚIA

După cum nu mai este nevoe a se vorbi despre atacurile zilnice pe front, tot astfel nu ar mai fi nevoe a se vorbi și de zilnicile atacuri aeriene, pe toate fronturile și în afară de ele.

Totuși vom releva câteva performanțe cu caracter mai special.

Aviația engleză s'a înverșunat asupra populației civile din Franța și Germania. In urma bombardării repetate a orașului Rostock la 22, 24 și 26 Aprilie, — a Coloniei la 28 Mai, — aviația germană, ca represalii, a atacat orașul Exeter la 24 Aprilie, Bath, la Sud de Bristol la 26 Aprilie, Norwich la 28 Aprilie, York la 29 Aprilie și Canterbury la 30 Mai.

Aviația germană, la 12 Mai a atacat și risipit o escadrilă de distrugătoare britanice cari se îndreptase spre Creta.

Malta în Mediterana, Sebastopolul în Crimeea au fost de asemenea zilnic greu încercate.

Reușita pe frontul de Răsărit se datorează în mare parte aviației, atât cea de recunoaștere, care a demascat uriașele pregătiri sovietice, cât și la distrugeri în spatele frontului, la nimicirea trupelor încercuite.

AFRICA

Malta bombardată zilnic.

Tobrukul aproape zilnic.

La 28—29 Aprilie aviaţia germană a bombardat Suezul şi Alexandria.

La 29 Mai armatele italo-germane au reluat ofensiva, care stagnase multă vreme. La 31 Mai a fost încercuită şi cucerită o puternică poziţie, făcându-se mii de prizonieri.

LUPTE NAVALE ŞI DE COASTĂ

In noaptea de 22-23 Aprilie Englezii au încercat o debarcare la Sud de Boulogne, care a eşuat. A urmat o încăierare între vedetele rapide germane şi britanice, — acestea din urmă degajându-se sub protecţia unei perdele de fum.

La 6 Mai a început o crâncenă luptă aeronavală în Marea Mărgeanului, în apele Nouei Guinee, care a durat două zile, soldându-se cu o degajare.

Pierderile anglo-americane au fost: un cuirasat tip „North Caroline" avariat, un altul tip „California" scufundat; 2 vase portavion tip „Saratoga" şi „Yorktown" scufundate; un crucişetor tip „Portland" scufundat; un cuirasat tip „Warspitte", un crucişetor tip „Canberro" şi altul tip „Louis-Ville" grav avariate.

Anglo-Americanii au pierdut 98 avioane, iar Japonezii 31 avioane şi un vas portavion.

FRONTUL DE RĂSĂRIT

16.IV. Atacuri respinse. Portul Murmansk violent bombardat de aviaţia germană.

17.IV. Atacuri respinse. Au fost bombardate instalaţiunile portuare dela Kerci.

18.IV. Atacuri respinse. In M. Neagră a fost scufundat un vas de 7.000 tone. Armata 53 rusă nimicită cu totul, după cucerirea a 45 de localităţi şi aproape 1.000 cazemate. Prada foarte bogată.

19.IV. Sebastopolul şi mai multe porturi caucaziene violent bombardate.

20.IV. La Nord atacuri respinse, linia Murmansk bombardată. Pe coastele Caucaziei au fost bombardate porturile. In Oceanul Inghetat submarine şi avioane germane au scufundat dintr'un convoi două vase şi avariat trei.

21.IV. In sectorul Donetului trupele germano-române au cucerit câteva poziţii. Kerci şi un port din M. Neagră bombardate cu succes.

23.IV. Aviaţia germană a distrus uzina de armament din Stalingrad şi a aruncat bombe la Sepastopol. Murmansk din nou bombardat. In Carelia o luptă care dura de zece zile s'a încheiat cu dezastru pentru bolşevici.

24—29.IV. Aceleaşi operaţiuni asupra Murmanskului şi a porturilor din M. Neagră.

30.IV. Pe Doneţ a fost distrus un pod important. In M. de Azov au fost scufundate mai multe vase, iar Kerci a fost violent bombardat.

1—3 Mai. Sebastopol, Novorosisk, Kerci şi Leningrad violent bombardate.

4 Mai. In oceanul Inghetat forţe navale şi submarine germane, au atacat un convoi, torpilând crucişetorul „Edinburg", mai multe distrugătoare şi nave de comerţ.

5 Mai. Incercări de debarcări bolşevice pe coasta Azovului au fost respinse. Pe frontul central s'a făcut progrese.

6—7 Mai. Atacuri bolşevice respinse. La Nord unităţi bolşevice distruse după încercuire. Continuă bombardări aeriene la Sebastopol şi Kerci.

8—12 Mai. Incepe atacul şi cucerirea progresivă a puternicei poziţii Kerci de forţele germane, în strânsă colaborare cu cele române.

Ofensiva bolşevică în regiunea Harcov s'a prăbuşit.

13—15 Mai. Inaintarea spre Kerci continuă.

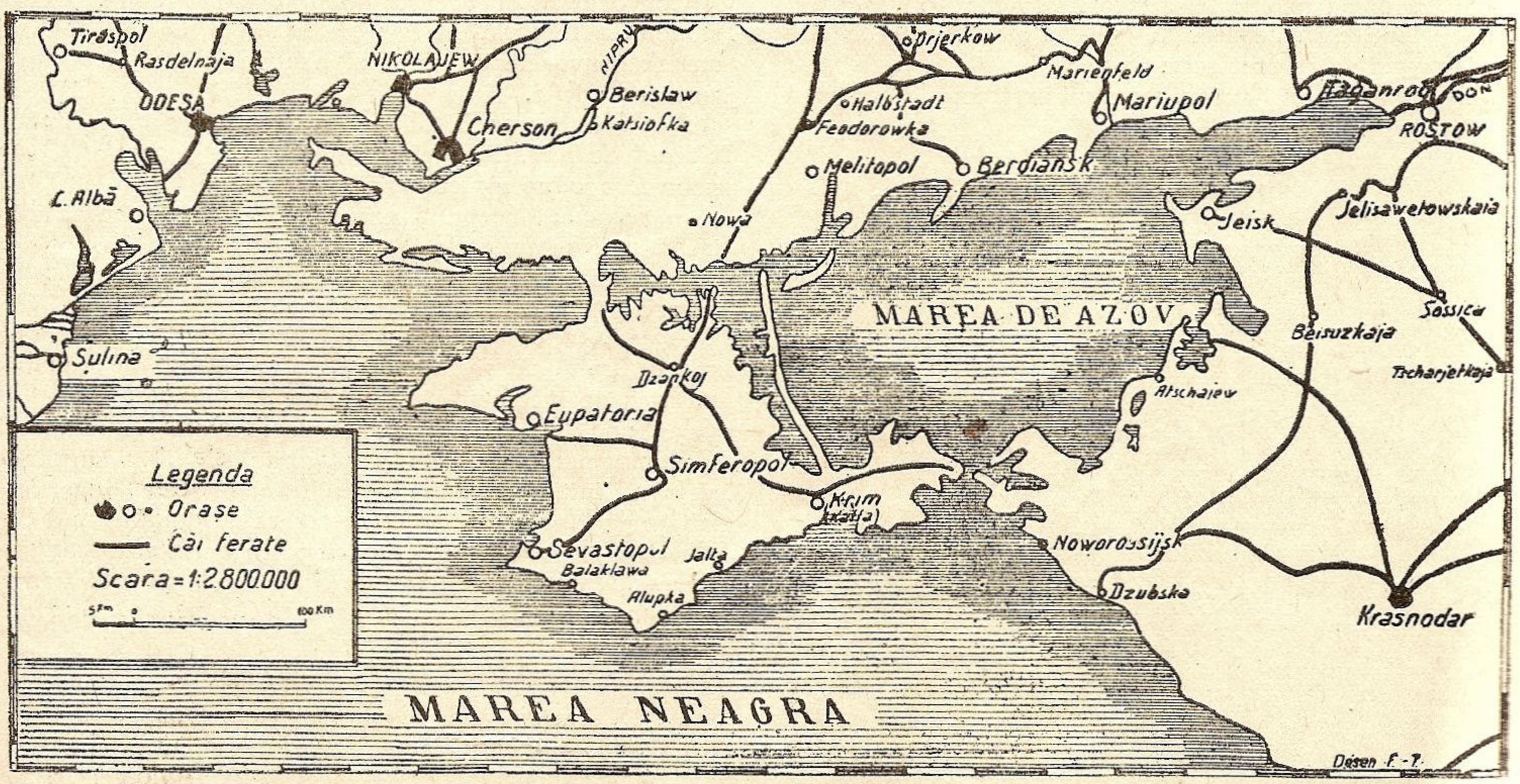
O încercare de debarcare în oceanul Inghetat a fost respinsă. Intre Capul Nord şi Spitzberg au fost scufundate un crucişetor britanic, un distrugător, un spărgător de ghiaţă şi mai multe vase de comerţ.

16 Mai. Oraşul Kerci a fost cucerit.

Atacuri respinse la Karkov, în Laponia şi Murmansk.

17 Mai. Resturile sovietice dela Kerci cată a trece pe malul opus, dar sunt împiedicate de aviaţia germană. S'au cules peste 25.000 mine.

18—20 Mai. Curăţirea terenului în regiunea Kerci,

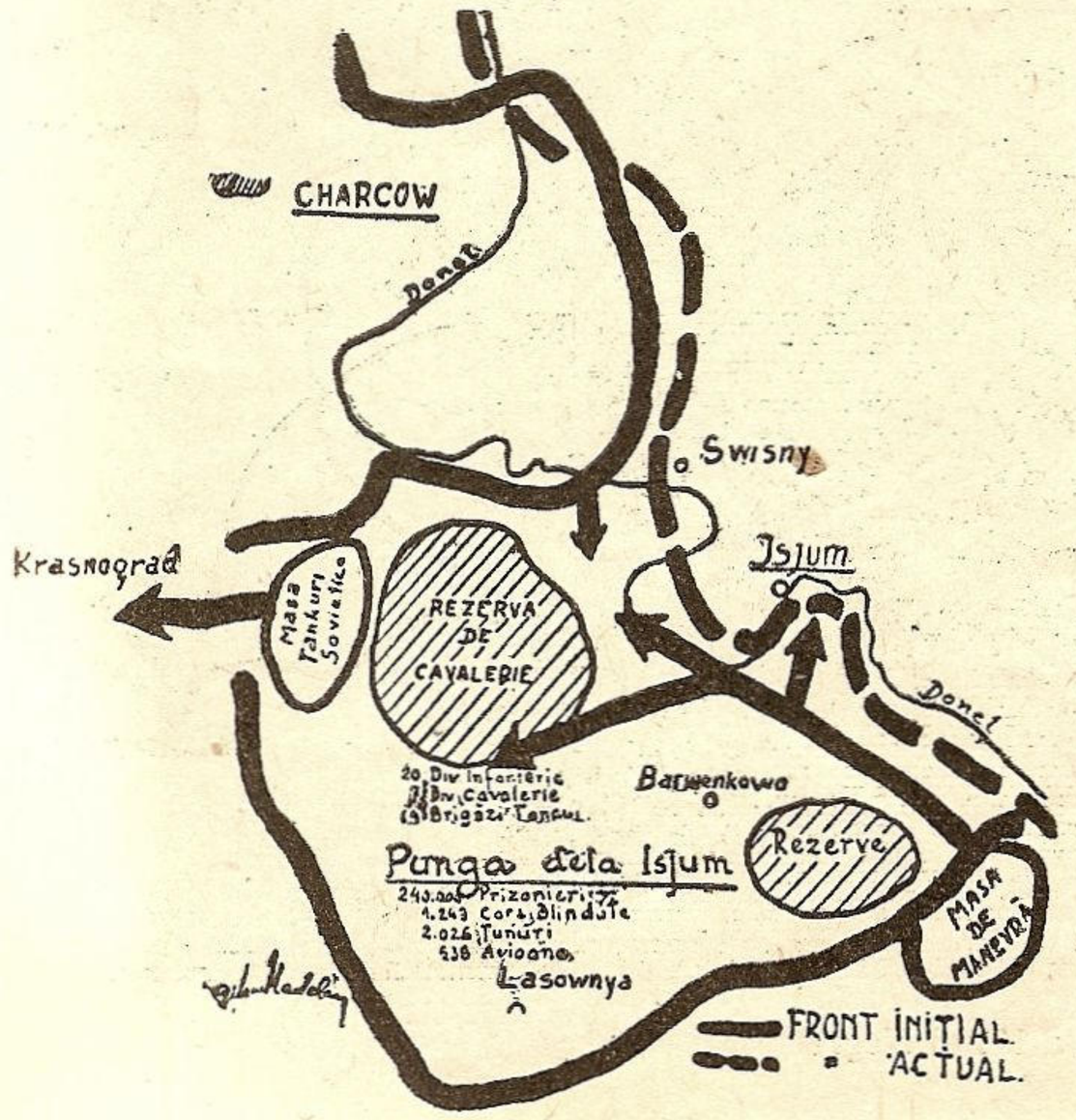


Harta părţii de Nord a Mărei Negre

Cum se prezintă un port rusesc, după ce a fost bombardat de aviaţia germană.

ajungându-se la ocuparea ambelor ţărmuri. Bolşevicii au pierdut trei armate cu 17 divizii de cavalerie şi 4 brigăzi blindate. S'au capturat : 169.256 prizonieri, 1.397 tunuri, 1.372 branduri, 284 care blindate, 3.814 automobile, cai, arme, etc., 323 avioane. Aviaţia a avut mare succes, colaborând la victorie şi scufundând numeroase nave. In apele peninsulei au fost nimicite 16 vase de 13.600 tone, un culegător de mine şi alte 21 vase mici, — iar avariate au fost zece.

21—29 Mai. La Karcov germanii au trecut la contra-



ofensivă, împingând trupele sovietice dincolo de primele lor poziţii. La 23 Mai erau încercuite 20 divizii de infanterie, 3 de cavalerie şi 15 brigăzi de blindate ; la 27 Mai nimicirea şi capturarea de oameni, material a început. S'au capturat 240.000 prizonieri, 1.249 care blindate, 2.026 tunuri, 538 avioane.

Concomitent cu această admirabilă încercuire, Sebastopolul a fost violent bombardat. In drum spre Murmansk convoaele cu material pentru Soviete sunt atacate şi nimicite.

30 Mai. Marea bătălie dela Harkov s'a terminat. *Corpul de armată român comandat de generalul Corneliu Dragalina a făcut minuni de vitejie.*

In rezumat, începutul primăverii, după o năprasnică iarnă, pe care armatele aliate au suportat-o încălzindu-se doar respingând toate atacurile bolşevice, a venit cu o surpriză neplăcută pentru sovietici.

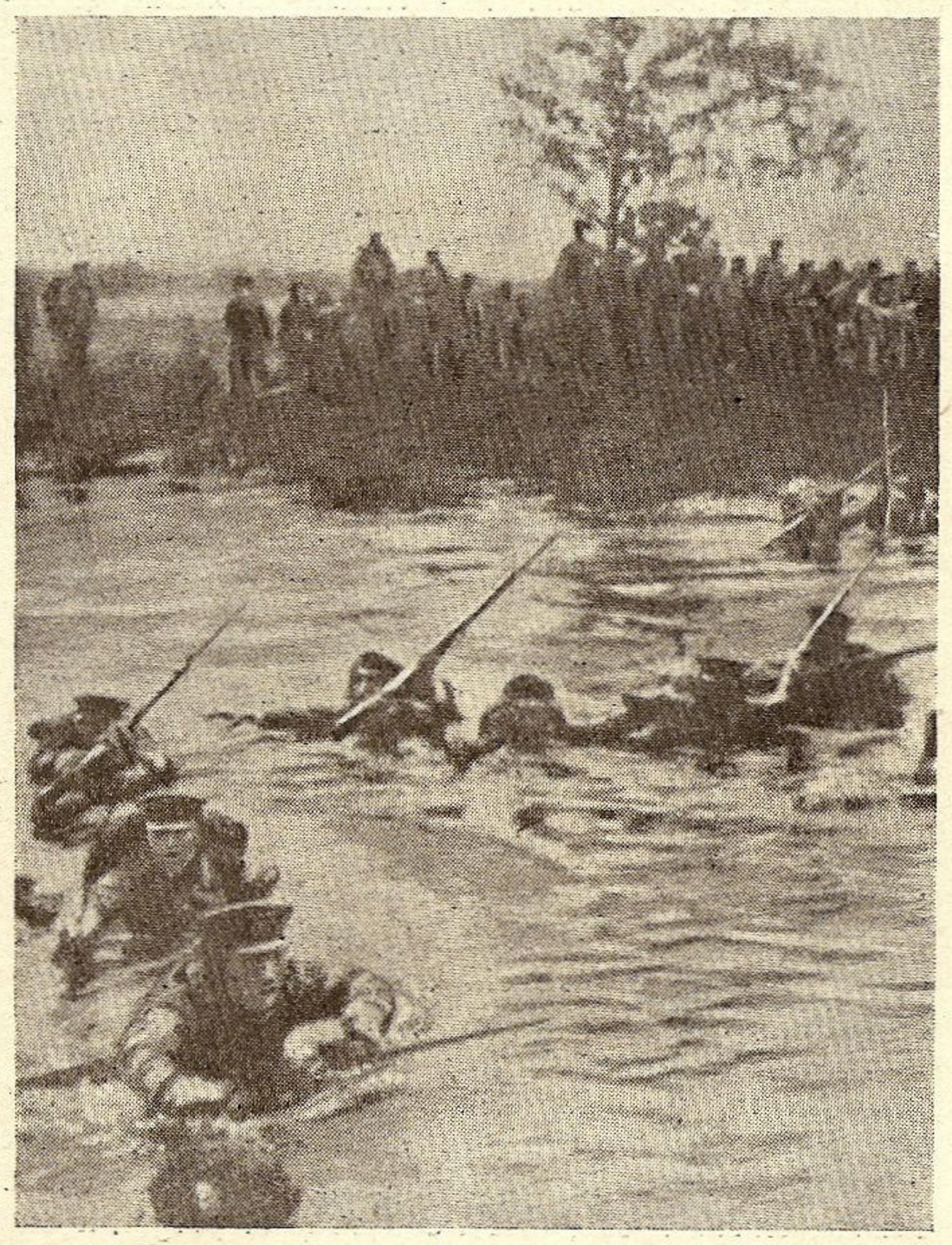
Aceştia, dându-şi seama de importanţa Ucrainei, atât pentru hrană cât şi prin industria de război, au pregătit un atac de încercuire în stil mare : un braţ al cleştelui dela Sud, din Azov, al doilea pe la Nord de Harcov. Comandamentul suprem german nu s'a lăsat surprins şi luând iniţiativa, după ce au frânt la Kerci orice veleitate, la Nord au lăsat să se creeze o pungă la Sud de Harkov, pe care apoi a nimicit-o. *In ambele operaţiuni armatele române, conduse la Sud de d. general Petre Dumitrescu, la Nord de d. general Corneliu Dragalina, au avut un mare şi hotărîtor rol.*

RĂZBOIUL DIN PACIFIC

La 18 Aprilie avioane americane au bombardat pentru prima oară insulele japoneze, în regiunea Tokio şi Yokohama, lansând bombe incendiare. Avioanele şi-au luat sborul de pe trei nave portavioane, iar cele cari au scăpat, au sburat spre China, căzând în mâna Japonezilor.

Efect militar nul, — efect moral în Japonia nul, în schimb presa americană foarte entusiastă.

La 4 Mai forţe navale şi terestre engleze au debarcat la Suarez Diego din Madagascar. Forţele franceze slabe numericeşte, dar dârze. Crucişetorul „Bougainville" şi un submarin care, cu un curaj caracteristic fran-



Cum au trecut trupele japoneze prin apă la Sittang.

cezilor, au atacat navele cu trupe de debarcare, au fost scufundate.

In *Birmania* trupele engleze s'au retras, acoperite de trupele chineze. Japonezii caută a le încercui, cu o triplă mişcare de învăluire. La 28 trupele chineze au trebuit să se retragă. La 30.IV au căzut în mâinile japonezilor oraşele Iasiio şi Hripawan, tăindu-se astfel legătura cu Chinezii, iar la 2 Mai Mandalay, capitala Birmaniei, cucerită, s'a deschis drumul spre India, la frontiera căreia au ajuns la 8 Mai. Dela această dată Japonezii şi-au îndreptat atacul spre Sudul Chinei. La 14 Mai ocuparea întregii Birmanii era terminată.

Impresionate de victoriile japoneze din Birmania, trupele chineze ale guvernului din Cing King par a fi pierdut din avânt. La 18 Mai luptele dealungul fluviului Galben s'au încheiat cu o înfrângere dezastruoasă : 216.492 prizonieri, 10.452 au pierit şi bogat material de război.

La 23 Mai au fost încercuite 5 divizii chineze. Un general chinez a trecut cu armata sa de partea japonezilor.

Filipine : insula Cebu a fost cucerită complet la 18 Aprilie, când a început debarcarea în insula Panay, cucerită la 23 Aprilie.

Insuliţa-cetate Corregidor, cu toată violenţa atacurilor, a rezistat eroic până la 6 Mai când a capitulat, după o debarcare japoneză considerată ca imposibilă.

La 29 Aprilie japonezii au debarcat în insula Mindanao, pe care au ocupat-o cu totul la 11 Mai, după capitularea generală a tuturor forţelor din arhipelag de sub comanda generalului Sharp.

Sumatra. La 20 Aprilie japonezii au debarcat în insulele Sipura şi Nias, dela Sud de Sumatra, terminându-se ocuparea insulei Biliton.

Vaporul „Empress of Asia", de 17.000 tone, care transporta trupe şi muniţii, a fost scufundat la 25 Mai de aviaţia japoneză.

Noua-Caledonie. La 26 Aprilie trupe americane au debarcat în colonia franceză Noua Caledonie, dela Est de Australia, o excelentă bază pentru apărarea Australiei, Franţa a protestat, — rămâne de văzut dacă Japonezii vor proceda la fel ca în insula portugheză Timor.

Noua Guinee : Cucerirea insulei se face treptat.

La 28 Aprilie a început ocuparea insulelor Molusce.

DIPLOMATICE

O nouă orientare politică în Franţa, prin însărcinarea dată d-lui Laval să ia preşidenţia consiliului de miniştri. O grea lovitură gauliştilor şi tuturor cari au uitat că duşmanul secular al Franţei a fost Anglia. Se pune problema : ce va face flota franceză, pe care inamicul a respectat-o, iar fostul aliat a căutat să o distrugă.

La 29 Aprilie Canada a rupt relaţiile cu Franţa.

Intre 29 şi 30 Aprilie s'au întâlnit la Salzbourg. Fuehrerul şi Ducele, însoţiţi de miniştrii de externe şi şefii de stat major respectivi.

La 10 Mai guvernul american a ridicat pretenţii asupra insulelor Martinica, cerând control militar, dezarmarea navelor de război (crucişetorul „Emil Bertin", nava port-avioane „Bearn" şi nava şcoală „Jeanne d'Arc") şi cedarea vaselor de petrol.

Dezarmarea s'a efectuat de amiralul Roberts.

La 20 Mai mai multe avioane engleze, sburând pe deasupra Algeriei, au deschis focul asupra avioanelor franceze cari le somau să aterizeze. Rezultatul, — două avioane britanice şi unul francez nimicite.

La 28 Mai, Mexicul a declarat război puterilor Axei.

CRONICAR

Podul viu : soldaţii japonezi susţinând grinzile pentru ca să treacă tancurile.

GLASUL PRESEI

Marina noastră comercială

de C-dor N. IONESCU-JOHNSON

In *Buletinul Consiliului Superior al Transporturilor*, apărut în luna Septembrie 1941, se pune problema Marinei noastre Comerciale, şi se face o sumă de sugestii foarte interesante, cari să ajute la crearea şi organizarea Marinei noastre Comerciale.

Este necesar a se lămuri dela început, că Marina Comercială la noi, este despărţită în două ramuri :

1) Marina Comercială fluvială, şi
2) Marina Comercială de Mare.

Aceste două ramuri marinăreşti, deşi au acelaş scop, — nu au nici o legătură una cu alta.

Ele sunt conduse de principii deosebite.

Or, este mai mult decât un desiderat, este o necesitate, ca aceste două ramuri de transport maritim să fie contopite într'o singură Marină Comercială Română.

Deosebit, Marina Comercială Română, mai este încă de două categorii :

3) Marina Comercială de Stat şi
4) Marina Comercială particulară.

In ce priveşte încurajarea Marinei Comerciale de Stat, nu are nevoie de nici un fel de încurajare, pentrucă este a Statului, şi Statul, prin mijloacele de care dispune, poate oricând ar dori s'o mărească şi s'o modernizeze după nevoie.

Această Marină Comercială a Statului, are nevoie numai de conducători, cari s'o înţeleagă, care să-i ştie rostul ei, atât din punct de vedere tehnic, cât şi economic şi mai cu seamă din punct de vedere naţional şi politic, ca să poată folosi această marină după nevoile şi cerinţele ţărei, în raport cu progresul mondial şi cu concurenţa ilicită şi foarte mare, a pavilionului străin, care la noi în ţară întrece, sau chiar acoperă complect pavilionul nostru naţional.

Marina Comercială a Statului, în prima linie trebue să aibă vapoare moderne, bune, rapide şi confortabile, atât pentru mărfuri, cât şi pentru călători, cari — cu deosebire azi — nu pot fi construite şi exploatate de armatorii particulari.

Cu acest fel de vapoare, Statul trebue să menţină, obligator şi în mod regulat, toate liniile noastre maritime, atât pe fluvii cât şi pe Mare, mai întâi în ţară la noi, şi apoi în afară, în legătură cu ţările vecine : Germania, Turcia, Grecia, Bulgaria, Jugoslavia, Ungaria, Rusia, precum şi Orientul Apropiat.

Statul trebuie să întrebuinţeze Marina sa Comercială, întocmai cum întrebuinţează şi căile sale ferate. Acesta este rolul Marinei noastre Comerciale de Stat.

Este un fapt de ştiut că Marina Comercială de Stat, atât pe fluviu cât şi pe Mare, trebue să fie numai regulatorul raţional de navluri, şi nici decum nu trebue să fie concurenta Marinei Comerciale particulare româneşti, care mai cu seamă în această fază de formare, nu poate lupta cu concurenţa şi cu deosebire cea a Statului.

Pentru ca Marina de Stat să poată îndeplini rolul său, trebue să fie pusă de Stat, în măsura de a fi totdeauna la punct.

Statul nu trebue să întrebuinţeze vapoare vechi, — „rable" — ci trebue să aibă material bun, modern, şi care ca vârstă să nu treacă de zece ani.

Când vapoarele îmbătrânesc şi nu mai pot fi rentabile, ne mai având nici viteză, nici confort modern şi având nevoe de întreţinere şi reparaţii continue şi prin urmare nici randamentul necesar, atunci trebuesc înlocuite cu alte vapoare noui, potrivite cerinţelor moderne şi nevoilor de comerţ maritim al ţărei noastre, iar cele vechi să fie trecute turnătoriilor şi şantierelor, tot ale Statului, pentru a face din ele tunuri, pluguri sau alte vapoare noui.

Este evident că alături de material trebue avut grijă de pregătirea personalului, care nu poate fi improvizat, cum se face azi.

Oricât de apt e Românul, trebue totuşi pregătit prin şcoli adequate, unde să i se dea cultura generală technică şi teoretică, şi unde să i se formeze caracterul, disciplina şi dragostea de meseria lui.

Şcoala trebue alternată cu o practică reală pe vapoare şi în şantiere, pentru ca viitorii marinari, mecanici, etc., venind pe vapoare, să fie pregătiţi pentru rolul şi munca ce au de făcut.

Personalul de agenţii trebue recrutat din absolvenţii şcoalelor şi academiei de comerţ, să fie trimişi pentru practică la toate agenţiile din ţară şi străinătate, pentru ca acolo, pe loc, să înveţe practic meseria de agent de vapoare, meserie foarte grea, întrucât cere o sumă de cunoştinţe de specialitate, de legi, regulamente atât ale noastre cât şi ale ţărilor cu cari lucrăm, cari toate trebuesc aplicate. De asemeni trebue să înveţe limbi străine, să cunoască nevoile de mărfuri, traficurile, etc. a tuturor ţărilor unde lucrează, precum şi pe toţi negustorii, afretorii, exportatorii şi importatorii acelor ţări.

Toate acestea, cerând timp şi practică, trebuesc făcute din vreme. Nu trebue uitat nici aşa zisul personal auxiliar, comisari de bord, intendenţi, bucătari, cambuzieri, chelneri, etc., cari trebuesc şi ei pregătiţi, educaţi pentru a fi stăpâni pe meseria lor, şi să ştie cum să se prezinte publicului călător.

Numai cu un astfel de personal, pregătit, educat şi disciplinat, Marina Comercială română de Stat, va putea face bună faţă, alături de marinele cu reputaţie mondială.

Cu o Marină Comercială de Stat astfel organizată, şi cu bogăţia recunoscută a ţării noastre, uşor se deschid debuşeuri pentru produsele noastre, atât de căutate şi cerute în străinătate.

In conducerea acestei Marine Comerciale de Stat, care să cuprindă ambele ramuri : şi cea de fluvii şi cea de mare, se impune o singură mentalitate, adică o singură conducere generală — pentru amândouă.

Marina Comercială de fluvii — trebue organizată aşa fel ca să dispue de material şi personal suficient şi de primă clasă, ca să poată executa transporturile pe Dunăre oricât de sus posibil, de ex. : până la Regensburg, în legătură cu transporturile de pe Rin, Meusa, Escaut, etc., până la Brăila, pentru transitul pe Mare, a produselor tuturor ţărilor Europei Centrale.

Portul Brăila trebuind să fie portul maritim de transit spre mare, el permiţând accesul vaselor de mare tonaj, fiind şi un mare şi excelent port, cu ramificaţiile Dunării, braţul Măcin, pentru şlepurile încărcate, cari ar trebui să fie descărcate direct în vapoarele de mare ale Marinei noastre Comerciale, pentru a-şi urma călătoria pe mare până la destinaţie.

Este uşor de văzut marele avantaj ce prezintă acest sistem de transporturi combinate prin care o marfă, plecată din orice punct, al oricărei ţări din Europa Cen-

trală şi chiar şi de mai departe, să poată fi expediată în orice punct, al oricărei ţări din Orientul apropiat: Syria, Palestina, Egipt, etc., numai cu o singură scrisoare de trăsură.

Deci o enormă simplificare şi economie, întrucât toate manipulările, încărcările, descărcările, expedierile şi reexpedierile, vămuirile şi transporturile pe căile ferate la destinaţie, s'ar face de către Marina noastră Comercială, prin agenţii ei din acele porturi.

Tot astfel portul Galaţi, ar fi portul de transit pentru mărfurile ce vin dinspre Mare către în susul Dunării, spre porturile Europei Centrale.

Prin această organizare, nu prea greu de făcut, s'ar contribui la ridicarea porturilor Galaţi şi Brăila, cari azi sunt aproape moarte, li s'ar da viaţă şi însăşi Dunării, şi s'ar pune în valoare Marina noastră Comercială de Dunăre, în strânsă legătură cu Marina Comercială de Mare.

Marina Comercială de Mare, ar avea în această organizare, misiunea de a transporta dela Brăila spre Orientul apropiat şi chiar mai departe, toate produsele cari ar fi aduse în transit cu vasele şi şlepurile Marinei Comerciale de Dunăre.

Transbordarea acestor mărfuri s'ar face în portul Brăila, direct din şlep, care ar fi acostat chiar lângă vaporul care le-ar duce mai departe.

Este evident că operaţia s'ar face repede şi uşor, fără cheltueli mari, căci s'ar execuţa cu mijloacele proprii ale vapoarelor, şi s'ar evita şi pierderile, furturile şi stricăciunile inerente acestor operaţiuni făcute la uscat.

Acelaş lucru s'ar face şi la Galaţi unde vapoarele cari ar veni dela mare, ar descărca mărfurile lor, direct în şlepurile, dinainte şi anume pregătite, pentru a fi acostate şi încărcate direct din vaporul de mare; şi apoi transportate pe Dunăre la destinaţia lor, fiecare în ţara respectivă.

Itinerariile acestor şlepuri-vapoare s'ar pune în corespondenţă cu acele ale vaselor de Dunăre, pentru ca plecarea convoiurilor să se poată face la date fixe, şi cât mai des posibil.

Cum această organizaţie ar cere un material numeros şi pe Dunăre şi la Mare, s'ar putea organiza de comun acord şi în combinaţie de traficuri cu marina comercială germană, care de foarte multă vreme lucrează la realizarea acestei linii maritime de transit pe la noi.

Acum 20 de ani, organizasem eu o asemenea linie interioară de navigaţie maritimă, procurasem şi mărfuri pentru în susul Dunării, stabilisem şi agenţii şi tarife combinate pentru mărfurile de transportat — dar conducătorii nepricepuţi şi nesinceri în mâinile cărora din nefericire era conducerea Marinei noastre Comerciale pe atunci, când să se pună în practică această operă cu caracter internaţional — pentru motive meschine s'au opus, şi acest sistem a fost abandonat până azi.

Pentru aceste motive se impune ca în conducerea acestei Marine Comerciale să nu fie admişi intruşi, oameni fără pregătire marinărească şi de comerţ maritim. Căci aceştia nu numai că nu se pricep ce să facă cu marina comercială, dar împiedică progresul, desvoltarea şi progresul acestei marine după cum cer nevoile ţării şi ale comerţului maritim.

Marina Comercială particulară, în prima linie trebue să fie etnică românească.

Pavilionul românesc cu armatori şi personal străin, greci, etc. — nu trebue să existe.

Marina românească să fie a ţării româneşti şi a românilor etnici.

Această Marină Comercială are în adevăr, mare nevoe de sprijinul, de încurajarea Statului.

Această încurajare trebue să consiste mai întâiu, în acordarea sau înlesnirea de credite, sau garantarea plăţei construcţiilor sau cumpărării de vapoare, în străinătate sau chiar în ţară.

In acest scop trebue creat un Credit Maritim, care, pe anume baze financiare, şi cu sprijinul Statului, să poată îndeplini sarcina ce îi incumbă, de a garanta plata vapoarelor, pe cari armatorii trebue să le gajeze — „mortgaje" — acestei instituţii.

Deosebit, marinei comerciale particulare, trebue să i se facă anume avantaje, de scutiri de taxe de românizare, de vamă, de fisc, precum şi de obligaţia de a ceda Băncii Naţionale toate devizele sale, întrucât, armatorul fiind obligat de împrejurări, ca toate taxele, combustibilul, întreţinerea vaporului, lefurile, materialele, etc. să le plătească în străinătate în valută forte, în lire engleze, căci altfel i s'ar vinde vaporul de creditori.

Or din această cauză s'au iscat conflicte şi serioase ameninţări, cari făceau pe armatori să nu mai pue pavilion românesc, ci să se ascundă sub un pavilion străin, ca să poată satisface plăţile vaporului în străinătate.

A rămas celebru sfatul dat de un funcţionar al Băncii care a spus categoric căpitanului: „De ce nu puneţi vaporul sub pavilion englez că nu vă mai cere nimeni valută străină".

Desigur, o mentalitate eronată, dar potrivită vremurilor de escamotare.

Marina comercială particulară la noi nu s'a putut desvolta, deosebit de lipsa de capital, dar şi din cauza complectei noastre ignoranţe în materie de comerţ maritim.

Bogătaşii cărora le propusesem să facă vapoare, răspundeau categoric:

— „Ce domnule vrei să mă ruinezi? să plece vaporul, şi eu să mă uit după banii mei ca găina după puii de raţă ce-i scoate şi cari se duc pe baltă, iar găina rămâne pe mal? Nu domnule, averea mea agonisită cu trudă s'o ducă un ăla, — pe mări? fără ştirea lui Dumnezeu, — se îneacă vaporul şi eu mă uit la stele. Nu domnule, — nu dau banii pe vapor, — harabaua, săraca, tot ea e mai bună şi mai sigură, merge ea încet, dar merge pe pământul tău, în vederea şi grija ta — aşa că nu dau banul meu să fac vapoare pe cari să le dau pe mâna altora...".

Din acest clasic răspuns, se vede uşor că trebue popularizată ideia de marină şi de comerţ maritim, şi aceasta este mai mult treaba presei, acest puternic organ de convingere a mulţimei.

S'a căutat prin conferinţe să se popularizeze ideia marinărească, dar — din nefericire, conferinţele, din cauză că erau prea technice, sau poate că şi din alte cauze, erau audiate mai mult de marinari, cari n'aveau nevoe să le asculte, şi ideia de marină n'a pătruns în lume — şi n'a putut convinge pe nimeni să facă vapoare.

Trebue bine ştiut că în nici o altă afacere comercială, banul nu e mai bine plasat şi asigurat ca în vapoare.

In adevăr vaporul pleacă pe mâna altora, cum spunea cetăţeanul, dar el este asigurat, şi asigurarea maritimă plăteşte avariile şi vaporul pierdut în 48 de ore, fără nici o restricţiune, aşa că banul nu poate să fie pierdut.

Alături şi odată cu desvoltarea Marinei Comerciale, trebuesc organizate şi porturile ţării.

La noi construcţia porturilor a fost făcută mai cu seamă la început de persoane lipsite de cunoştinţe maritimo-hidraulice.

Evident că într'un articol de gazetă nu se pot arăta

toate metehnele şi greşelile făcute şi plătite cu multe milioane, dar se atrage atenţiunea ca să se corige că este rău şi să se evite ca să se mai facă lucrări scumpe cari n'ar putea aduce foloasele ce sunt menite să le aducă.

Aceste fapte le-am semnalat încă de acum 40 de ani dar nu le-a luat nimeni în consideraţie — şi azi se vede cât erau de importante, şi câte milioane s'au cheltuit, ca să se facă ce putea fi făcut în mod natural.

Dar orice lecţie se plăteşte. Păcat numai că s'a plătit prea scump de ţară.

(Excelsior)

Viitorul României la Marea Neagră

Cu încorporarea Basarabiei şi Trasnistriei inclusiv oraşul Odesa, România a devenit cel mai important Stat la Marea Neagră.

Statistica traficului maritim din porturile Mării Negre vorbeşte foarte clar. In anul 1935 porturile sovietice au indicat următoarele cifre:

Batum 5.1 milioane tone; Mariupol 2,5 milioane tone; Nikolaew 1,6 milioane tone; Rostow 2,2 milioane tone.

Faţă de aceste cifre, porturile româneşti arată următoarea situaţie: Constanţa 6,34 milioane tone; Galaţi (trafic maritim) 0,5 milioane tone; Brăila (trafic maritim) 1,45 milioane tone.

Dacă la aceste cifre mai adăugăm traficul portului Odesa, cucerit de România, reprezentând 3,8 milioane tone, traficul total al porturilor româneşti este de 12,09 milioane tone. In special, Constanţa se plasează în fruntea porturilor dela Marea Neagră.

Porturile bulgare: Varna (0,35 milioane tone) şi Burgos (0,28 milioane tone), au o importanţă scăzută pentru traficul Mării Negre. Nici Turcia nu dispune la Marea Neagră decât de un singur port fără importanţă Trapezunt, care nu deserveşte decât traficul de coastă cu vase mici acţionate cu aburi.

Rolul Marinei Române în viitorul neamului

de General Schina

Aşezările ce se pregătesc omenirii şi ale căror zori se ivesc apropiate, ne îndatoresc să pipăim rostul ce-l avem în lume.

Imperativul geografic hotărăşte: fiinţa, viaţa, însemnătatea şi propăşirea unui neam, acolo unde a fost sortit să stea. De la poruncile lui, nici un popor nu se poate abate, fără a îndura urmările nesocotinţei sale.

Europa este locuită: deoparte de popoare băştinaşe născute pe pământurile pe cari trăiesc din timpurile preistorice; de altăparte de urmaşii hoardelor cari au năvălit în primul mileniu al Erei Creştine, şi au rămas apoi pe locurile unde s'au împământenit cu timpul.

In mijlocul acestora din urmă, ca o mărturie a vitalităţii civilizaţiei antice, a rămas neclintit neamul Daco-Roman, singurul în drept a întinde mâna de frăţie, de înţelegere în credinţă şi cuget cu lumea Germano-Latină din centrul şi apusul Europei.

Din aceasta se lămureşte rostul pe care noi românii îl avem din străvechi timpuri în Europa, şi nevoia ce Marile Puteri au avut întotdeauna să se intereseze de soarta acestei naţiuni dela Gurile Dunării.

Acum 2000 de ani, legiunile romane ocupând Dacia au pus „Sigiliul Romei" pe aluatul Geto-Dac, de o vitejie şi patriotism neîntâlnit încă de ele, legând spiritul de jertfă şi bărbăţia pământeană cu gândirea, cultura şi civilizaţia latino-europeană. Incă înainte de venirea lui Traian, se ţesuse de secole firul ce a legat România de Europa politică, economică şi culturală, reprezentată astăzi de Axa Berlin-Roma. Nici o speculaţiune, cât de dibace şi îndrăzneaţă ar fi, nu poate desnoda legătura ce le strânge în acest mănunchiu puternic.

*

Dar, de azi înainte, raporturile de activitate a popoarelor se întind nestânjenite pe toată suprafaţa pământului, unde noua orânduire a lumii cheamă pe toţi cei cari au crezut în ea, şi au luptat pentru aşezarea ei.

Şi s'a ivit în Extremul Orient o Mare Putere cu o inteligenţă genială, cu credinţă neclintită în strălucitele ei destine, şi cu o forţă de voinţă şi râvnă extraordinară.

Cine vrea să propăşească în viitor şi să se bucure de tot ce lumea nouă poate să dea popoarelor vrednice de a o trăi, nu se poate lipsi de a strânge cât mai mult legăturile sale politice, intelectuale şi economice cu Japonia.

Este noul Astru ce ca o Naiadă, fiică a Zeului Neptun, a eşit din apele Pacificului şi cu surâsul ei plin de taină, întinde mâna frăţească celor ce vor să-i fie prieteni şi aliaţi credincioşi, sinceri şi statornici.

Dacă stema „Soare Răsare" a fost până azi numai un simbol, ea este acum o realitate vie, care atrage cu simpatie respect şi admiraţie, privirile omenirei întregi.

Drumul însă care duce din România în Japonia, trece peste mări şi oceane, neputând fi străbătut decât pe ape şi numai de cei cari vor avea cu ce să le treacă.

Marina Română are în viitor un rol covârşitor. Destinele ei i le arată locul ce-l are la gurile Dunărei, cu litoralul maritim ce se întinde de la gurile Bugului până la sud de Mangalia.

România nu mai poate privi cu nepăsarea ultimelor două decenii, foloasele atât de preţioase pe cari poate să i le aducă Marea pe care o are.

Putere dunăreană, pe cel mai însemnat şi lung parcurs navigabil al acestui mare fluviu european, gardiana neclintită a gurilor lui, privind din litoralul ei maritim, orizonturile lumei ce-i stau deschise, ea aude porunca ce i-o strigă viitorul.

Avem datoria să ne adăpăm la izvoarele nesecate de patriotism şi înţelepciune, cari au potolit setea de mare progres a guvernelor Regelui Carol I, Podul de la Cerna-Vodă şi docurile din Constanţa sunt rezultatul viziunii clare a viitorului României moderne.

De azi înainte, legaţi într'o strânsă prietenie şi colaborare cu Germania, putem privi cu hotărîre şi nădejde viitorul nostru ce ne stă deschis pe Mare şi pe care îl vedem lucind, fără piedicile şi primejdiile neîncetate ce ne ameninţau eri.

*

Scumpii noştri marinari au dat dovezi nu numai de jertfele eroismului neîntrecut, dar şi de o deosebită capacitate şi dibăcie în mânuirea vaselor ce ţara s'a învrednicit să le dăruiască. Ei au înscris cele mai frumoase pagini ale războiului pe Marea Neagră, cari ne îngăduie să avem cele mai mari speranţe pentru viitorul navigaţiei noastre naţionale.

Trebuie să începem chiar deacum să punem bazele programului de construcţii navale, corespunzător cerinţelor viitoare ale comerţului nostru mondial; aşezând marina noastră pe piciorul ce-i este impus de noua orânduire ce ne aşteaptă în lume.

Avem datoria de a fi gata înainte de a da timp navlului străin, să monopolizeze o mare parte a comerţului nostru.

Luptele ce s'au dat la gurile Dunărei, pe Marea Neagră, la Odesa, Sevastopol şi Feodosia dovedesc ce servicii incalculabile ar fi adus la desfăşurarea operaţiilor militare, o flotă mai potrivită nevoilor impuse nouă de litoralul maritim românesc. Dacă după 1919 guvernele noastre ar fi urmat timp de 20 de ani politica navală începută la 1878 de domnia Regelui Carol I, asigurându-se succesiunea cuvenită Crucişetorului „Elisabeta", sporită cu destule unităţi de tipul noilor vase de război, controlul transporturilor Sovietice pe Marea Neagră, ar fi fost cu totul altul în cursul acestui război. Odesa şi Sevastopol nu s'ar fi putut aproviziona cu atâta uşurinţă de Soviete, şi ei n'ar fi reuşit poate să facă noua debarcare în Crimeea.

România la gurile Dunărei va fi cel mai puternic riveran al Mării Negre şi flotele sale, comercială şi de război, trebuie să fie proporţionale întinderei şi importanţei litoralului ei, care chiamă

la el tranzitul fluvial din apus şi nord. Rinul şi Baltica îşi vor lega firul negoţului lor de Constanţa şi Odesa.

Pentru a ne bucura de toate foloasele ce ni le dă marea Neagră, trebuie să dovedim lumii că am înţeles tainele ce ea ascunde în valurile ei, cari aşteaptă numai ca românul să vrea şi să ştie să le spargă pentru a-şi deschide singur drumul marilor sale destine. Nu este destul să vorbim despre destinele României în scrieri şi discursuri, dar trebuie să arătăm că avem inteligenţa şi capacitatea de a le merita şi cuceri prin râvna, munca şi bărbăţia noastră.

Pavilionul României de mâine va simboliza mintea, puterea, capacitatea şi prestigiul neamului românesc, care, odată rupte toate lanţurile ce de veacuri l-au ţinut încătuşat, va şti să plimbe faima tricolorului naţional, pe toate Oceanele lumii.

Noi cerem ca toţi românii uniţi într'un singur cuget, să se asocieze chiar de astăzi pentru a pune bazele unei Societăţi de navigaţie fluvială şi maritimă, care să înceapă fără întârziere construcţia vaselor pe cari le reclamă viitoarea circulaţie a produselor şi nevoilor României de mâine.

Aurora păcii care va trebui să răsară, o întrezărim, şi întâiul colţ european peste care va străluci lumina primelor sale raze, este România, care priveşte de azi înainte răsăritul ca o mântuire de fericită statornicie, iar nu cu spaima de până acum.

Presa care a fost şi este totdeauna în fruntea mişcărilor de interes naţional, poate fi chemată să creeze un puternic curent de propagandă pentru construcţia unei impunătoare flote comerciale.

Şefi, comandanţi şi ingineri destoinici avem, şi suntem în măsură a forma în scurt timp, un contingent însemnat de elemente de elită, care va şti să folosească şi mărească şantierele ce avem şi al căror potenţial este mult crescut.

Nu trebuie decât voinţă şi energie, pe care Conducătorul Statului Român, Mareşalul Antonescu, o are îndeajuns pentru a o împărtăşi şi altora.

Orizonturile cari ne arată triumful se zăresc, nu trebuie decât hotărîrea de a le privi în faţă şi a ne îndrepta cu inteligenţă, cu râvnă şi bărbăţie spre ele.

Ne aşteaptă strălucirea flamurei României pe Mările lumii.

(Viaţa)

Marea Neagră

Marea Neagră, această continuare prin intermediul Bosforului şi al Dardanelelor, a Mării Mediterane, a fost numită de străvechi Elini Pontos Euxinos, adică „Marea cea Bineprimitoare", denumire dată acestei mări cu semnificaţia unui eufimism.

Grecii cari înfiinţaseră o sumă de comptoare dealungul întregului litoral al Mării Negre, voiau să atragă atenţia întregei lumi comerciale, dând un nume frumos acestei Mări, în contrast cu structura ei năbădăioasă şi puţin propice navigaţiei, din cauza furtunilor dese, Romanii au menţinut aceeaşi denumire grecească, romanizând numai numele în Pontus Euxinus.

Marea Neagră se găseşte între 28 şi 42 grade longitudine estică şi între 41 şi 47 grade latitudine nordică. Este aşezată între Europa răsăriteană, Caucazia şi Asia Mică. Marea Neagră are o suprafaţă de 450.000 km. p. iar Insula Britanică o întindere de 242.600 km. patraţi.

In timp ce în Nord, Marea de Azov e despărţită de Marea Mamă prin Peninsula Crimeea, în sud-vest, Marea Neagră câştigă prin Bosforul adânc până la 120 metri. Marea de Marmara, care atinge profunzimi apreciabile până la 1355 m. şi în sfârşit, e legată de Marea Mediterană prin Dardanele, cu o adâncime dela 50—90 m. In timp ce Marea de Azov atinge maximum 13 m. de adâncime, Marea Neagră prezintă o adâncime considerabilă, trecând uneori şi de 2200 m.

Fundul Mării este acoperit cu straturi albastre, conţinând carbonat de calciu, iar ţărmurile sale sunt acoperite cu straturi negre. In ambele locuri, tratând solul marin cu sulfat de fier, se obţine o culoare întunecoasă, aproape neagră, care se restrânge efectiv şi asupra apei.

Dela această caracteristică provine indubitabil, numele de „Marea Neagră".

Ţări învecinate, munţi şi porturi.

In nord şi în vest, suprafaţa Mării este mărginită de întinse câmpii, profilându-se în vest, Carpaţii şi Balcanii, în timp ce în nord, în afară de munţii de joasă înălţime ca nişte platouri, din Peninsula Crimeea, Marea Neagră nu cunoaşte nici un alt obstacol natural.

Spre răsărit, Munţii Caucaz îşi împing culmile lor până la Mare atingând înălţimi până la 5000 m. aproape de litoralul Mării, iar în centrul culmilor lor ajungând până la 5600 m. In afară de Uniunea Sovietică, mai sunt limitrofe Mării Negre, Turcia, Bulgaria, România şi Ucraina.

Cel mai important port al acestei Mări este oraşul Odesa, aşezată în sudul Ucrainei, având circa 600.00 locuitori. Ceva mai departe, în Crimeea, se găseşte portul principal de război al flotei sovietice din Marea Neagră, Sevastopol (78.000 locuitori). Alte porturi la Marea Neagră sunt : Novorosiisk (100.000 locuitori), Rostov, la confluenţa Donului cu Marea de Azov (320.000 locuitori) şi importantul port pentru transporturile petrolifere, Baku (700.000 locuitori), precum şi un alt port cu aceiaşi destinaţie, Batum (67.000 locuitori), aflători în republica sovietică transcaucaziană, Asserbeidşan sau Georgia.

Istambulul, Constanţa şi alte porturi.

Cel mai important port turcesc este Istambulul, Constantinopolul de altă dată, aşezat pe Bosfor, însumând peste 700.000 de locuitori ; la depărtări mai mari, se găsesc dealungul litoralului Mării Negre, în Asia Mică, un număr de porturi mai mici, fondate de vechii Elini, cari stabiliseră comptoare destul de importante, denumite colonii ioniene.

Dintre acestea sunt demne de menţionat : Trapezunt (24.500 locuitori) şi Sinope (5.000 locuitori). Porturile României sunt : Constanţa, de străveche proveniență elină, fostul port Tomis, unde a fost exilat Ovidiu, (58.000 locuitori), Mangalia, fostă Callatis, şi portul Sulina şi Ackermanul, (Cetatea Albă) (33.000 locutori). Porturile care au contingenţă imediată cu Marea Neagră, putând fi considerate chiar ca porturi maritime sunt : Galaţii (101.100 locuitori) şi Brăila (36.000 locuitori). Bulgaria se sprijină numai pe Varna (70.000 locuitori) şi Burgasul (37.000 locuitori).

Clima Mării Negre este continentală cu tranziţii excesive, bogată în furtuni şi ceaţă ; numai în Crimeea se găseşte un climat blând, care aminteşte de Riviera franceză. In anotimpul iernii, este de semnalat înghetul apelor în imediata apropiere de litoral, în timp ce în faţa Crimeei, numai rareori şi câteva zile pe an, se observă acest îngheţ.

Importanţa economică.

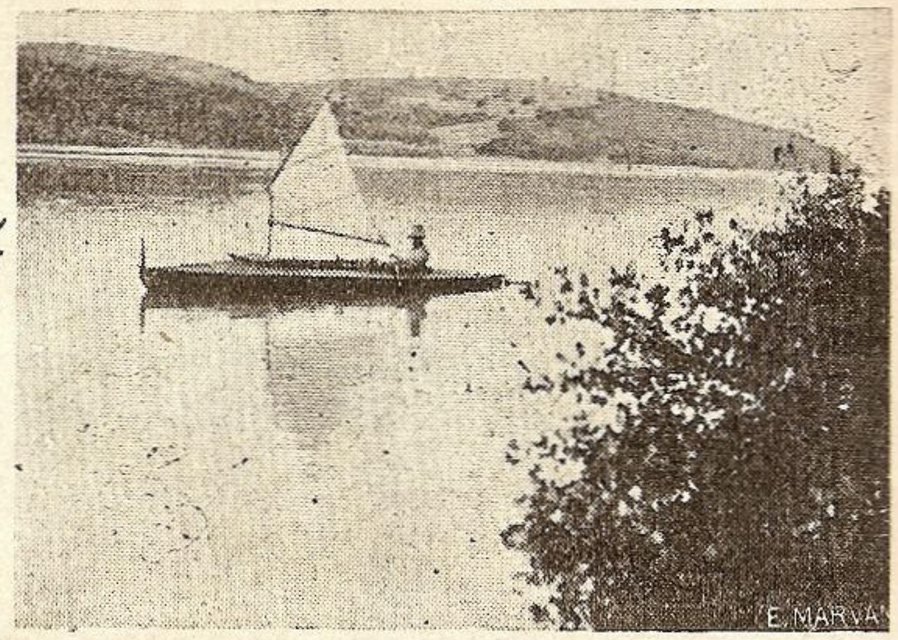
Importanţa economică a acestei Mări s'a reliefat din punct de vedere politic, prin nenumăratele conflicte cari s'au disputat timp de decenii întregi, pentru stăpânirea drumurilor de acces către Ucraina şi către sudul

Funcționarii și *Liga Navală Română*

Dintre toate exercițiile de gimnastică în aer liber sau cum se mai numesc în general, sporturi, cele mai utile, mai puțin costisitoare, cele mai recreative și care pot fi la îndemâna oricărui funcționar într'o capitală mare, sunt fără îndoială: înnotul și canotajul. Strandurile și bazinele, mai mult sau mai puțin suficiente pentru a satisface nevoile populației de la orașele mari, oferă pe lângă o recreare a corpului în aer liber și soare, o destindere sufletească și nervoasă, o bae rece, o gimnastică ușoară de casă, mișcările înnotului, și o nostalgie a unui vis pe întinsul... mărei, pe care mulți nu au posibilitatea materială și timpul disponibil ca să o vadă. Lacurile asanate și frumos amenajate de la marginea Bucureștiului, la o palmă de loc din centru, cu orice mijloc de locomoție la îndemână, oferă cu sume modeste o zi de canotaj, o zi de vis, o zi de sănătate. Strânși uniți, așa cum vedem pe funcționarii de la C. F. R., P. T. T., C. A. M., etc., la diferite acțiuni sociale, tot așa pot fi și cei de la instituțiunile particulare, atunci când sănătatea, voia bună și recreerea sufletească și trupească își cer drep-

La vâslit.

turile lor. Câteva schifuri, bărci, giguri, yole sau veliere pe lacurile Floreasca, Snagov sau Herăstrău, ar da în schimbul unei contribuțiuni modeste, un gram de sănătate, celui mai umil funcționar, chiar în plină activitate și în mijlocul unei capitale de țară. Scos din haosul muncii fizice și nervoase, din aerul închis și pulberea de



Cu velierul pe lacul Herăstrău.

praf a miilor de oameni pe cari îi servesc, funcționarul va găsi în strandurile și lacurile orașului, o altă lume, un alt aer, o destindere a țesutului fizic, o destindere a nervilor și o poezie recreativă a sufletului omenesc. Nu sunt poate mai complecte mișcări de educație fizică ca mișcările înnotului și canotajului. Pentru timpul măsurat și insuficient de liber al funcționarului, un sport complect este o binefacere și o răpire mică din timpul liber, în raport cu marile avantaje ce le poate avea într'un timp scurt prin înnot și canotaj.

Funcționarii se pot alătura de Liga Navală Română, care le va ocroti asociațiile lor, le va îndruma și ajuta pentru a forma un parc de corăbioare, schifuri sau bărci, care să plutească maiestoase pe frumoasele și primitoarele noastre lacuri. Legătura între funcționari și Liga Navală Română, este o necesitate și socială și națională.

Dacă v'a căzut în mână vreun număr din „Marea Noastră" organul de publicitate al L. N. R.-ului, ați văzut cum C. F. R. își are la Timișoara o asociație cu parcul ei de schifuri și bărci. Majoritatea funcționarilor sunt membrii ai Ligei Navale Române, prin filiala ei din Timișoara. Funcționarii din București pot constitui și ei, fie o secție de natație, aderentă la secția de natație a Ligei, fie o secție de canotaj, ocrotită și ajutată de L. N. R. E bine ca aceste secții să fie conduse de un comitet ales dintre membrii, care să conducă administrația și instrucția acestei secții, pentru a nu ne răpi timpul tuturor în legăturile de conducere. Contactul cu centrala L. N. R., cu serviciul ei de propagandă și îndrumare, cu comitetul ei de ajutor și directive în materie nautică, pot fi luate mai ușor printr'un organ solid alcătuit, decât prin diverși funcționari înscriși ca membrii izolați. Funcționari tineri și bătrâni, veniți în rândurile Ligei Navale Române. Este o datorie de bun român și o necesitate socială. Marea Neagră, așa cum este astăzi o mare ce pulsează sufletul poporului românesc, cere o dărnicie mărinimoasă din partea oricărui român. In valurile ei, marinarii noștri și-au înscris numele în istoria neamului, cu iscusința și vitejia lor. Apropierea de ei prin Liga Navală Română, este un omagiu pentru sângele lor și o datorie de ai ajuta la creierea unei flote puternice, demnă de vitejia lor. Funcționari! Strânși în jurul Ligei Navale Române, veți cunoaște viața de marinar. O viață de luptă, de emoții, de vise și de poezie. O viață care unește deodată și durerea și veselia. Este viața noastră de azi și de mâine, să plângi în zâmbete de râs și să cânți veselia când sufletul nu râde. Să uiți dintr'o clipă la alta lacrămile sau zâmbetul, așa cum valurile te saltă de la unul la altul mai greu sau mai ușor.

Locot PAUL EPUREANU
Membru al L. N. R.

URSS-ului. Această regiune, atât de disputată, se găsește între 5 state, caracterizându-se prin însemnate bogății ale subsolului, de proveniență marină, înainte, de orice petrolul, și în plus, bucurându-se de prevalențe excepționale, fiind udată de importante fluvii, cari se varsă aici: Dunărea, Nistrul și Donul. Războiul Crimeei și războiul mondial au avut ca obiect principal și voința expresă de a soluționa problema așa numitei „chestiuni a strâmtorilor", adică nestingherirea navigației flotei rusești dela Marea Neagră în Marea Mediterană, sau încadrarea acestei navigații prin pacturi și convenții. In ultimul timp, au fost din nou confirmate cu prilejul Conferinței dela Montreaux, drepturile de întâietate ale Turciei. Marea Neagră este extrem de bogată în pește, constituind pentru locuitorii țărilor limitrofe, una din principalele ocupații și bogății.

(Seara).

Drumeţii Dunărei

de
G-ral ION ANASTASIU

Sunt privelişti cari îţi rămân tablouri totdeauna vii în suflet şi le vezi cu ochii închişi şi te duci cu gândul şi mintea acolo unde-s aşezate în lumina prielnică apărărei lor. Numai să-ţi placă să stai şi să priveşti primăvara în susul Dunării, dimineaţa, zăreai în depărtare ca o stea, lucitoare şi nemişcată şi tot aşa vedeai steaua aceasta şi la amiază şi seara şi a douazi şi aşa zile întregi dearândul, abea pare că se apropie de Ostrov şi totuşi cât e de departe, tocmai a patra ori a cincea zi, după cum vrea vântul să bată dincotro vine arătarea, lămureşte deabinelea, după ce a trecut de colţul Oltinei, bătută de soare, lucind ca o stea întârziată pe cer... e pânza albă a celui dintâi caic pornit dela ernatic după topirea zăpezei, ori scurgerea sloiurilor, scoborând la vale, Dunărea!

O fi *Ismail* al nostru, prietenul nostru veşnic călător, prieten cu feligeanele lui de cafea aşa de bine făcută de dânsul, cu caimacul în rotocoale gălbui, aşa de parfumată, dulce şi sorbită în aceleaşi povestiri ale lui, de când plecat cu barca la edec în Decembrie, lua Dunărea în sus, cu povara târîtă cu fringhii de-i îndoia lui Ismail, gâtul şi-i amorţia pe rând, umerii.

Ismail, turc, ştia bine româneşte, e de 63 de ani, e plin de dragoste de meseria lui, e plin de grijă de caicul lui, încarcă marfă de pe la Măgurele şi duce la Giurgiu, ia alta de aici şi duce la Silistra şi aşa dacă ajută Alah, spune el, merge până la Sulina şi iaca vara trecută, pune caicul lui după vre-un şlep şi-l duce câteodată până acasă, sau ia şeica de pe la Tulcea, o umple cu peşte sărat şi aşa în sus la edec, când nu dă Alah vânt din spate, duce marfa la Turtucaia, ori la Şiştov şi până la Nicopoli a golit tot şi plin de parale rămâne la ai lui la Nicopoli, toată iarna.

N'are nici un necaz decât câte odată când îl apucă sloiurile pe drum, sau il bate mereu vântul în faţă, căci mergând din port în port şi până scoate paralele şi datoriile, întârzie şi nu odată să întâmplă de ernează unde nu vrea, ori nu-i sporeşte la drum şi se opreşte unde poate, acolo unde caicul dă a înţelege „că nu mai merge bre“ şi acolo rămâne cu dânsul.

De 42 de ani umblă el pe Dunăre şi „nu 'necat la mine bre“, „prădat la Ismail de cinci ori, de trii ori bătut, da Ismail nu teme şi tot merge şi tot câştigă“, asta o spune el în fiecare an; cunoaşte pe „*Chiriţă*“ (căpitan dela Esekioi) care a fost odată la Ostrov mai multă vreme şi mai de mult. Ismail a fost şi în război la 1877—78, da numai o lună când a cărat bucate în Nicopole pentru oastea Paşei de acolo şi pe urmă s'a dus tocmai la Lovcea la un frate şi a stat până s'o încheiat pacea.

Toate aceste întâmplări le povesteşte Ismail lângă catargul corăbiei, stând lăsat pe vine fără a se aşeza, la focul unde ibricul lui de alamă lucitoare şi plin mereu, fierbe, mereu se răstoarnă peste feligeane, în care cafeaua cade dintr'odată fără să alunece un strop pe-alături.

Ismail nu fumează, nu bea nici vin, nici rachiu, toată ziua mestecă la sâmburi de bostan, singura lui slăbiciune. Când vrea şi găseşte pe cineva cu care îi place să stea de vorbă, rămâne câte 2—3 zile pe loc.

La Ostrov îi place, i-s dragi lui Vânătorii şi ofiţerii „îs tare cum se cade băeţii“, vin de bea cafea la dânsul „asta mare bucurie la mine bre“.

„Da Căpitan Chiriţă, unde bre?“ astă întrebare o face în fiecare an.

„Nu ştiu Ismaile, nu mai e în oştire, o fi murit, habar n'am“, acelaş răspuns îi dau toţi pe cari îi întreabă.

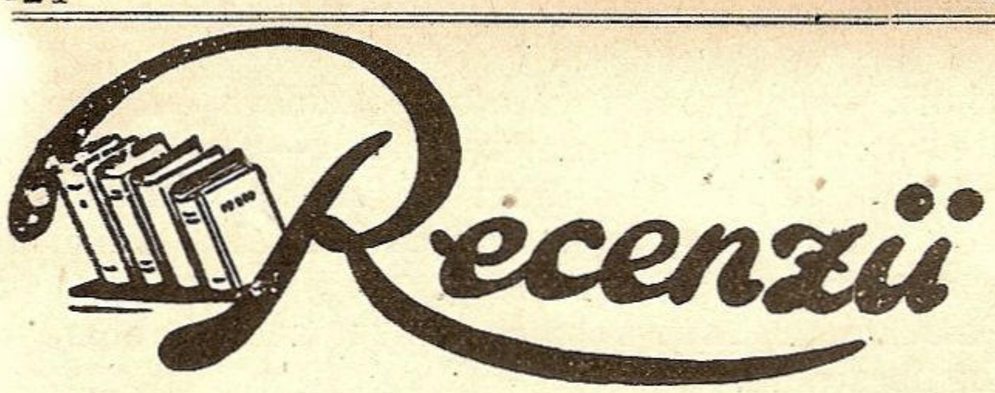
„E păcat bre, ala om bun, prieten la turci, făcea cu el structie tot şi mulţămia la dânşii, tare bun Chiriţă bre, nu bătea şi turcii aducea la el curcani, că avea vistavoi doi turci cari umbla pe la sate şi toţi da la Chiriţa curcani, că era bun.

Ismail nu iubea pe bulgari şi decâteori putea, îi înşela la vânzare, spunea el, că „Alah nu să supără pentru asta“; da pe români nu înşela niciodată „că vede Alah că el spune drept“.

„Lasă bre Chiriţă să mai stea oamenii jos, că mai este vreme“!

Şi Ismail nu ştia niciodată când pleacă, numai vedeai c'a dispărut caicul; când îi spuneai „ne vedem şi mâne Ismail?“, punea mâna sus la frunte, să uita spre drumul lui şi la cer şi răspundea: „dacă vânt bun, vine bre, ştie Alah, Ismail să duce“ şi aşa să ducea Ismail; şi când dimineaţa veneam la cazarmă, nu mai vedeam barca din susul debarcaderului, ori din josul lui; dar de te uitai în jos pe luciul apei, zăreai ca un balon pânza caicului umflată de vânt şi pe care Ismail o răsturna când pe dreapta, când pe stânga, la cotituri, cum sufla şi vântul şi aşa încet, încet, dispărea cu totul în voia şi paza lui Alah acest Ismail, pe care îl doream şi-l aşteptam să-l revedem iarăşi peste câteva săptămâni trăgând la edec, şi apărând ori la Oltina, ori la Dervent.

Ismail venea câte-odată pe câmpul de instrucţie de pe malul Dunării, în faţa Cazarmei, şedea ceasuri întregi la o parte plecat ca pe un scăunaş şi privia; iar la repaosul general să duceau ofiţerii lângă el, glumeau cu dânsul şi când suna drepţi pentru reîncerea instrucţiei, Ismail arăta tare nemulţumit, căci era



CĂRȚI ȘI REVISTE *)

de SCARLAT PREAJBĂ

● ALBINA continuă să apară de 45 ani — cei mulți înainte — bine scrisă și cu potrivite articole de îndemn pentru poporime, sub inteligenta și inimoasa conducere a poetului D. Ciurezu. Această foaie, înființată, la început, de Spiru Haret, pe când era ministru al școalelor, a pornit la un drum sănătos; iar astăzi e într'o stare de înflorire crescândă, față de vremurile de acum, grele și poruncitoare, la înălțimea technicei și vieții din ce în ce mai pretențioase. Felicităm pe d. Ciurezu de chipul cum înțelege să se achite de misiunea sa. Îl urmărim și ne bucurăm de orice faptă realizată în paginile revistei *Albina*.

● ALMANAH 1942 întocmit de cassa națională de economie și cecuri poștale cu interesante articole scrise pe tema ideii de îndemn la economie, cumpătare și înțelegerea vremurilor pe cari le trăim, care trebuesc văzute la justa lor prețuire. Virtutea e lăudată, ba chiar încurajată. Căci în afara inteligenței, pe care fiece om o are, se mai cer și atâtea alte calități spiritual-morale, fără de care nu se poate trăi în vremea de acum. Cititorul acestui bun și variat almanah va găsi un material instructiv, folositor oricărui doritor, mic sau mare, tânăr sau bătrân. Indemnăm la citire.

● ANTIGAZ e buletinul direcțiunii chimice militare și al corpului technic militar; apare lunar, de 16 ani; se adresează cunoscătorilor în materie, articolele fiind scrise de specialiști.

● ATLANTICUL se intitulează un album ilustrat și cu text explicativ al luptelor duse pe oceanul cu acest nume de către marinele Axei împotriva Englezilor. Aceștia din urmă și-au găsit cimitirul speranțelor trufașe îngropate în apele Atlanticului. Foiletând acest album ni se perindă, pe dinaintea ochilor, atâtea fapte petrecute în actualul război pe învolburarea apelor, că, la sfârșit, când închidem ultima pagină, dobândim o perfectă înțelegere și o adâncă adeziune la tot ceeace admirabilele marine germano-italiene repurtează, cu atâta vitejie, pe apele întregului pământ.

● BULETINUL BURSEI BUCUREȘTI este organul oficial al bursei de efecte, acțiuni și schimb, precum și al bursei de mărfuri; apare, lunar, de 14 ani. E o revistă bună pentru specialiști.

● BULETIN INFORMATIV BILUNAR apare de trei ani, sub grijea consiliului superior al transporturilor și tarifelor ce ține de ministerul lucrărilor publice și al comunicațiilor.

● O bună revistă de informațiuni și documentare este C. A. M., dela serviciul de studii, statistică și publicațiuni ce ține de cassa autonomă a monopolurilor regatului României.

● Interesante publicațiuni găsim în CORESPONDENȚA ECONOMICĂ, în CORRESPONDENCE ECONOMIQUE ROUMAINE și ECONOMIA. De asemenea EXCELSIOR, care se ocupă cu chestiuni economice și financiare. Toate aceste sunt primite la redacția revistei noastre.

● CRONICA ROMANULUI continuă să apară (se găsește în al 19-lea an) cu un material instructiv și luminător pentru cunoștințele și inimile creștine românești, sub grijea superioară a Sf. Episcopii a Romanului, în condițiuni perfecte, scrisă bine și documentat, — ceeace pe noi, pe cei aflați în afara corpului preoțesc, ne bucură extrem de mult.

● CUVÂNT-BUN cuprinde îndemnuri la căile credinței ortodoxe strămoșești ;este publicațiunea de propagandă a asociațiunii creștine „Patriarhul Miron". E bine să fie citită și dată din mână în mână credincioșilor noștri.

● CUVÂNTUL MAREȘALULUI e îndreptat către săteni și continuă să lumineze, săptămânal, lumea masselor poporimei noastre, atât de cuminte, muncitoare și cinstite ce face admirația tuturor streinilor. E o foaie care este urmărită, stăruitor, de acei cărora ea se adresează.

● DACIA REDIVIVA, e o excelentă revistă literară, aflată în al II-lea an; e bine scrisă, documentat și cu autoritate de prestigiu în artă și simțire românească. Atacă serioasele probleme de cultură, civilizație, literatură și știință. Are și două pagini de versuri frumos realizate. In final, revista conține și o variată cronică literară ce interesează și instrueşte.

● EUROPA NOUĂ, revistă germană, în limba română, ne orientează asupra problemelor ce așteaptă să fie rezolvate prin ceeace vine în sângerosul război actual.

● FURNICA apare de 25 ani, ca organ de cultură și propagandă cooperativă, sub conducerea unui comitet, iar director este d. V. Ghenzul.

● Despre GAZETA MILITARĂ (nr. 72), ROMÂNIA VITOARE (nr. 59) și REVISTA DE IGIENĂ SOCIALĂ (nr. 1—2), ce am primit, am mai scris și în cronicele noastre precedente, pentru care avem aceleași bune cuvinte de spus și ne exprimăm, și acum aceiaș admirație din nou mărturisită.

● GAZETA TRANSILVANIEI este excelenta și cea mai veche foaie din întreaga țară, care apare de 105 ani, la Brașov (bulev. Ferdinand I, nr. 12), înființată în 1838 de marele român Gh. Barițiu și dusă cu sufletul Mureșenilor; iar astăzi e sub grijea unei grupări de cărturari, cu simițre și căldură demne de orice laudă, în fruntea cărora se găsește prof. Ion Bozdog. Conține anumite rubrici de instruire și folosință oricărui bun cetățean. Această gazetă merită să fie încurajată.

● GÂNDURI DELA MARE e titlul unei reviste care apare în Constanța de 6 ani, scrisă pentru răspândirea culturii regionale; e condusă de d. Titus Cergău. Conține articole interesante, precum observăm în *O luptă pe Mare* este un extras dintr'un jurnal de bord, de căpit. N. Mihalcea; *Cetăți dobrogene*, fragment istoric, de I. Micu; *Iarnă dobrogeană*, de Valeriu Petrescu; *Poeme* de

---

obișnuit să zică lui Căpitanul Chiriță dela Dorobanți „lasă bre Chiriță să mai stea oamenii jos, că mai este vreme" și Chiriță de gustul lui Ismail uita soldații câte un ceas lungiți pe câmp.

Câte zile plăcute treceam noi ofițerii lângă acest turc, care prin prezența lui la instrucție ne făcea blânzi cu soldații noștri; iar când lipsea, ni se părea că ne lipsește un prieten. Ismail, acest veșnic plutitor pe apă, ori pe jos pe întinsul mal al Dunărei, credincios vestitor de primăveri și gonit de sloiuri, revenea cu povestirile lui aceleași și aceleași, cu întrebările pline de interes, de „ce mai e cu Chiriță" pe care îl iubea turcii și-i aduceau curcani, așa cum era el, dar umplea un gol în sufletele noastre răvășite cum erau pe aceste maluri ale Dunărei, departe de-ai noștri și totdeauna ațintând cu ochii calea vapoarelor cari cercetau portul și ne păstrau legăturile cu malul celălalt pe care odihnea Țara. Când pentru a treia oară am revenit cu batalionul meu la Ostrov, o toamnă și o primăvară au trecut fără ca Ismail să mai apară, cine știe dacă Alah nu-l va fi așezat suflet lângă suflet cu Chiriță, cu acest Căpitan care a știut să câștige inima turcilor schimbași din batalionul lui de Dorobanți, din plasa Silistrei, cu reședința la Ostrov, tocmai acum 54 de ani!

General ION ANASTASIU
(pe atunci sublocotenent)

---

*) Se recenzează numai publicațiile primite la redacția revistei noastre.

Titus Cergău ; iar versuri sunt de Em. Papazisu, N. Mihalcea, Al. Gherghel, Aurel Dumitrescu şi I. Dumitrescu-Frasin.

● POETUL EUGEN CONSTANT ne trimite nouile sale stihuri intitulate MELANCOLII SUB ARCADE FLORALE (tipărite la Focşani, — pe când noi îl ştiam la Craiova). Poetul oltean apare cu nota tristeţii, sau a melancoliei, de mai nainte, lăsând, în urma citirii, predispoziţiuni de duioşie şi singurătate. Dar ne câştigă, filă cu filă, ne duce uşor şi cu plăcere, în simfonie şi acord, până la ultima pagină a poemelor delicate şi sensitive. In cele 35 pagini îl însoţim, pe poet, cu prietenie şi bună credinţă pentru sinceritatea mărturisirilor ce ne face în unduioasele sale versuri reuşite.

● MUNCITORUL NAŢIONAL ROMÂN e buna revistă a oficiului „Muncă şi lumină", de sub iscusita conducere a d-lui Pan M. Vizirescu. Nr. 12 e prezentat cu impozanta figură a voevodului munţilor : Avram Iancu ; apoi recitim cuvântul Conducătorului Statului rostit la şcoala de cadre dela Breaza a „Muncii tineretului român" ; avem ceva şi despre vitejia armatei noastre ; sunt pagini despre Hitler şi Mussolini ; citim şi un imn închinat lui Avram Iancu, de Pan M. Vizirescu ; întâlnim articole bine scrise despre muncă, hărnicie şi românizarea practică a muncii nu numai la plug, dar şi în ateliere şi fabrici, care se cer a fi mânuite de braţe româneşti. Nu lipseşte nici o poezie scrisă de muncitorul dela arsenalul armatei Dobre Panait : *Ucenicul*. Semnalăm şi colaborarea d-lui *Ion Muche*, secretarul de redacţie al revistei noastre.

● NATURA apare sub direcţiunea d-lor profesori universitari I. Simionescu şi O. Onicescu, iar secretar de redacţie e d. dr. R. I. Călinescu, conferenţiar universitar. Are menirea — şi şi-o păstrează de 31 ani — în excelente condiţiuni de a populariza ştiinţele pozitive.

● PROGRESUL LITERAR, CULTURAL ŞI ARTISTIC apare de 2 ori pe lună sub buna direcţiune a d-lui Vintilă Petrescu-Vrancea. Se publică aci, articole ,studii, esseuri, versuri, de o frumoasă atitudine creştin-românească, demne de urmărit. Ne place conţinutul materialului literar şi informativ. E o publicaţiune care poate să fie încurajată de bunii cetăţeni. E în al VIII-lea an.

● REVISTA AERONAUTICEI este organul autorizat al subsecretariatului de Stat al aerului ; e în al XVI-lea an ; cuprinde articole de specialitate ştiinţifică, originale sau traduceri, însoţite de ilustraţiuni ; revista poate fi urmărită şi de nespecialişti ; iar la finele revistei sunt pagini culese de pe câmpul şi aerul operaţiunilor din actualul război.

● ROMÂNIA EROICĂ este constant pe aceiaş linie a promovării românismului, după cum stă scris pe frontispiciul ei ; e bine dusă de d. Ion Colfescu-Delaturda. Găsim, în nr. 11-12, un material ales şi bine încadrat în programul ce şi-au propus, dela început, directorul şi colaboratorii acestei bune reviste. Intâlnim nume cunoscute în scrisul vremii : Al. T. Stamatiad, Ion Al. Bran-Lemeny, I. Colfescu-Delaturda, Elena Bacaloglu, N. Istrate, Ion Pajură, Cridim (Moş Glumici).

● ROMÂNIA AERIANĂ este organul problemelor aeriene, de aviaţie, aerochimie şi radiofonie, care apare de 16 ani, cu material special alcătuit sub grijea unui comitet, director fiind d. inginer Al. C. Vissarion, iar director administrativ e d. Andrei Udrea.

● REVISTA JANDARMERIEI a intrat în al XX-lea an dela înfiinţare ; apare lunar sub direcţiunea inspectoratului general al jandarmeriei (şoseaua Ştefan-cel-Mare, 51, Bucureşti).

● ROMÂNIA MILITARĂ e o bună revistă generală înfiinţată în anul 1864 ; e cea mai veche publicaţiune periodică din ţară ; apare lunar sub grija M. St. M. al armatei şi conţine material riguros selecţionat, scris de reputaţi ofiţeri din toate treptele ierarhice. E la curent cu tehnica şi procedeele de luptă ale actualului război. Are şi o bogată bibliografie.

● SÜDOST-ECHO (Wien-Budapest) continuă să prezinte un material informativ interesant şi de actualitate ,care poate să fie urmărit de cititorii noştri, de oarece această bună publicaţiune germană conţine şi articole privitoare la oRmânia. Se găseşte în al XII-lea an dela înfiinţare.

● TRADIŢIILE VIEŢI DE APĂ ALE POPORULUI ROMÂN, de Apostol D. Culea, este a 41-a publicaţiune a Ligii Navale Române, care a apărut, proaspătă, de sub tipar şi despre care vom vorbi în cronica noastră viitoare.

● TRIBUNA dela Braşov, de sub direcţiunea d-lui Gavril Pop (Str. Regele Carol I, nr. 56—58), e o bună şi românească foaie tipărită în condiţiuni technice demne de atenţiune, conţinând articole de sănătoasă orientare şi informaţiuni ţinute la curent cu evenimentele actuale. Merită să fie încurajată şi citită.

● Despre revista VIAŢA SĂCELEANĂ am mai scris noi în această cronică ;deşi e proaspătă, găsindu-ne în faţa numărului 2, observăm că această publicaţiune se prezintă bine şi ca material informativ, cules din regiunea săceleană, şi din punct de vedere calitativ al scrisului. Se face dovada că intelectualii comunei Baciu-Săcele, de lângă Braşov, sunt hotărîţi să dea la iveală calităţile etnice sătesti, să le păstreze şi să le întărească şi mai mult. Noi felicităm pe iniţiatori şi condeierii acestei bune reviste.

SCARLAT PREAJBĂ

„Colţuri de lume" de Raul şi Herta Călinescu.

Tot mai mult se simte nevoia de lecturi serioase, instructive, folositoare pentru tineret şi pentru lumea care doreşte să-şi mai complecteze cunoştinţele geografice.

Unei asemenea nevoi răspunde, într'o deplin satisfăcătoare măsură, lucrarea cu titlul de mai sus. Am citit-o în timpul vacanţei Paştilor şi mi-am mângâiat sufletul dornic de ducă şi obişnuit cu vacanţa aceasta întrebuinţată la excursii. Am călătorit cu gândul în minunatele colţuri, pe care autorii acestei broşuri au putinţa să le descrie cu un farmec şi o magie rară. Nimic nu lipseşte acestor descrieri din tot ce trebue pus ca să te câştige şi să te vrăjească.

In această broşură scoasă în condiţiuni technice ireproşabile, ni se înfăţişează, cu pitorescul lor caracteristic, privelişti din munţii noştri de sare, din Bărăgan, precum şi din cele două insule dela răsărit şi apus : Insula Şerpilor, aproape pustie, având ca locuitori doar câţiva paznici ai farului, care se înalţă peste bolovănirea ţărmurilor stâncoase, luminând până departe potecile vapoarelor şi Insula Ada-Kaleh, surâzătoare sub azuriul unui cer cald, care face să crească pe ea plante mediteraneene : smochini, castani buni, migdali, chiparoşi.

Din România trecem pe rând la interesante aspecte din toate continentele. Asia ne prezintă ţara cireşilor şi a crisantemelor, Coreea sau Cio-San, călugării din Tibet, marea Moartă, lumea insulelor, cu arhipelagul Hawai al Insulelor Fericirii.

Descrierile din ţinuturile Americii se opresc asupra migălosului cules de cafea din fermele Sudului ; asupra aspectelor naturale, atât de concentrat adunate în peisajul oraşului „Rio de Janeiro" ; asupra ţării Aztecilor.

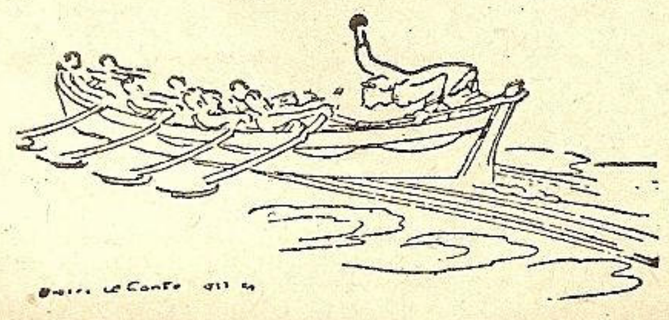
Din Africa ni se înfăţişează Madagascarul, Uganda şi Tunisul.

Din Europa insulele Helgoland, Corsica apoi Finlanda.

Viaţa Eskimoşilor din Groenlanda, o expediţie făcută de curând la Polul Nord. Apa mărilor cu bogăţiile ei, complectează ciclul acestor lecturi geografice al căror stil atrăgător, alături de varietatea şi mulţimea locurilor şi obiceiurilor descrise, te fac să nu te poţi despărţi de această carte până ce n'o citeşti în întregime.

Gravurile originale şi toată bogăţia de informaţii ştiinţifice, datele precise în legătură cu valoarea economică a regiunilor descrise, importanţa prezentă şi rezervele viitoare pentru viaţa planetei, fac din lucrarea cu titlul de mai sus o carte, care nu trebue să lipsească din nici o bibliotecă.

MARGARETA PIPERESCU
Profesoară la Şcoala Centrală de fete Bucureşti



Moby Dick sau Balena albă de *H. Melville*, tradus de d-na *Wally Alexandrescu*, membră a L.N.R.

Literatura marinărească se îmbogăţeşte cu o nouă operă, un nou roman de aventuri fantastice. De astădată e vorba de o traducere sub tipar, care va apărea de Ziua Marinei — de Sfânta Maria.

Până a vorbi despre lucrare, să ne oprim asupra autorului.

Cine este „Herman Melville? Un lup de mare, un pescuitor de balene.

Pe o balenieră, în Ianuarie 1841 — se îmbarca din Nantucket ca simplu marinar, un tânăr american din o foarte distinsă familie. Avea şaptesprezece ani şi se numea Herman Melville. Spiritul cuceritor şi aventuros îl moştenise dela tatăl său, care fusese erou în războaiele împotriva Angliei pentru Independenţa Statelor-Unite ale Americii de Nord. Tirania mamei lui vitregi, unele lipsuri, dar mai ales chemarea nesfârşitelor zări — au făcut din el un marinar pe toată viaţa: **„O! Daţi-mi viaţa lupilor de mare, bucuria şi înfrigurarea temerilor lor. Să ascult cum se sparge grindina de gheţari; să te aspir briză marină şi să sburd în spuma ta! Pe sicriul meu să nu cadă nici o fărâmă de pământ. Mormântul meu să fie asemenea aceluia care l'a înghiţit pe Faraon şi armiile lui. Să odihnesc cu Drake acolo — în adâncul mării, unde îşi doarme el somnul!"**

Plecat pe baleniera **„Acushnet"** Melville sosea în vara anului 1842 la Neknheva — una dintre insulele Marchize. Descurajat de tratamentul rău depe bord fuge cu alt camarad. După ce au rătăcit prin munţi, coboară în văi, nimerea la un trib de canibali, de unde scapă printr'o minune.

Se îmbarcă pe altă balenieră unde existenţa era mai rea decât aceea a unui ocnaş. De data aceasta întregul echipaj se răscoală; iar Melville e debarcat la Tahiti. Melville se angajă din nou, de data aceasta însă, pe o Fregată a Marinei de Război a Statelor-Unite, face de două ori încenjurul Capului Horn şi iată-l iar pe caldarâm — spunând marinăriei — adio — cu toate că dorul mărilor îl frământa mereu făcând din el în cele din urmă un revoltat.

Şi atunci scrie! Apar pe rând „Typee", „Omeo", „White-Jacket", „Moby Dick", „The World în a Man of War", „Pierre", „Piazza Tales" etc., etc.

„Moby Dick", sau Balena Albă, este una dintre cele mai stranii cărţi, cât şi una dintre cele mai valoroase lucrări consacrată marinarului şi mării. Inchipuiţi-vă pe Jules Verne dublat de Shakespeare, de Edgar Allan Poe şi Nietzsche, în stare să ducă în sarcina unui roman — în afară de un tratat de navigaţie cu pânze — chipurile schimbătoare ale mării cât şi o dramă fantastică de conştiinţă!... Este Pequod un vas adevărat sau unul fantomă?... Căpitanul Ahab este un om sau un demon?... Fără să înceteze de a fi un foarte adevărat vânător de balene, Ahab îşi fascinează echipajul şi îl târăşte într'un iad al creaţiunii lui — în căutarea monstrului care i-a sfârtecat piciorul. Tăcut, pizmaş, adevărat geniu al răutăţii, Ahab se duce să-şi urmărească duşmanul în mările australiene. Trâmbiţaşul lui Ahab vesteşte tuturor vaselor pe care le întâlneşte în cale despre „Moby Dick". Ahab însă şi întregul său echipaj cu vas cu tot — cad victimele lui Moby Dick. Povestirea urmăririi şi dezastrului vasului Pequod este epică. Melville a inventat o nouă mitologie a oceanului.

Melville s'a dovedit a fi fost nu numai un povestitor al tainelor mării da şi un transcendentalist al forţei uleiului, care şi-a aflat în propria-i înţelegere un ocean mai vast decât Oceanul Pacific, şi a simbolizat prin balenă — imaginea colosală a forţelor naturii care creează şi supraînzestrează puterea şi rezistenţa omului.

„Moby Dick", a fost ultima operă în care Melville, şi-a menţinut cu un control efectiv al artei lui de romancier — cumpănind între transcendentalism şi realitate, sădind în imaginaţia şi curiozitatea cetitorului interesul şi admiraţia pentru viaţa eroică a „Lupilor de Mare".

Aşteptăm cu nerăbdare volumul şi felicităm pe traducătoare, care a avut curajul să se „îmbarce" într'o atât de aventuroasă călătorie.

„SALVAMAR"

SOCIETATEA DE SALVAREA NAUFRAGIAŢILOR IN APELE TERITORIALE ROMÂNEŞTI

Constituită la 14 Iunie 1933 ◆ Persoană juridică

Infiinţată spre a veni în ajutorul celor pe care furia valurilor i-ar voi scufundaţi în adâncul mării.

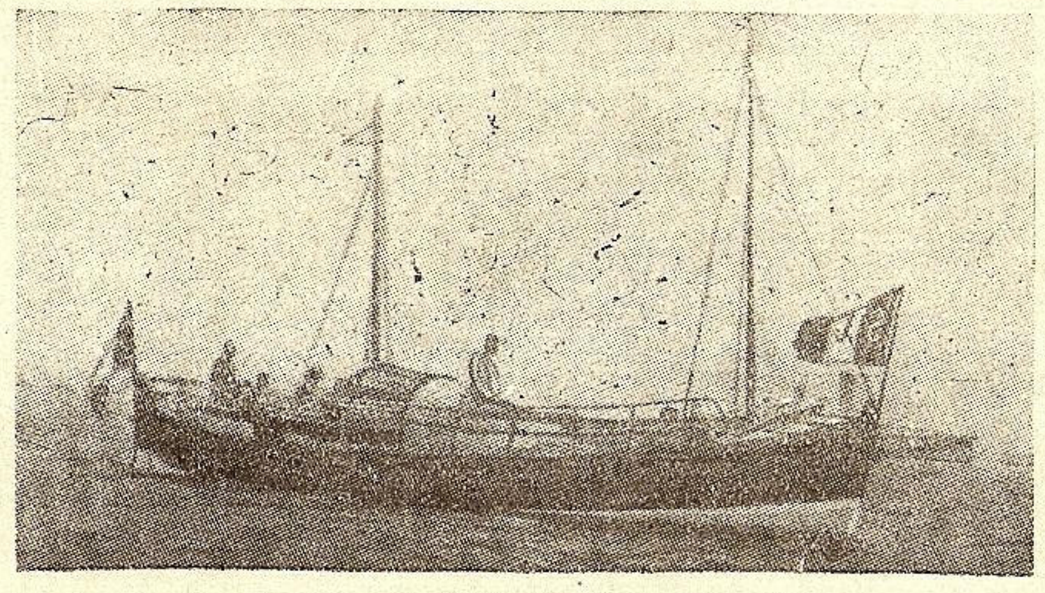
Sub Augusta Preşidenţie de Onoare a M. S. REGELUI MIHAI I.

Adunarea Generală anuală a Societăţii

Sâmbătă a avut loc la sediul din Str. Spiru Haret Nr. 6, Adunarea Generală a societăţii SALVAMAR.

Şedinţa a fost prezidată de D-l Ing. Ioan Vardala, Vice-Preşedinte al Salvamarului, asistat de D-l C. Amiral Adj. Fundăţeanu Preda, Administrator Delegat.

Adunarea a aprobat Darea de Seamă pe anul 1941, raportul Cenzorilor şi a dat cuvenita descărcare de gestiunea anului 1941



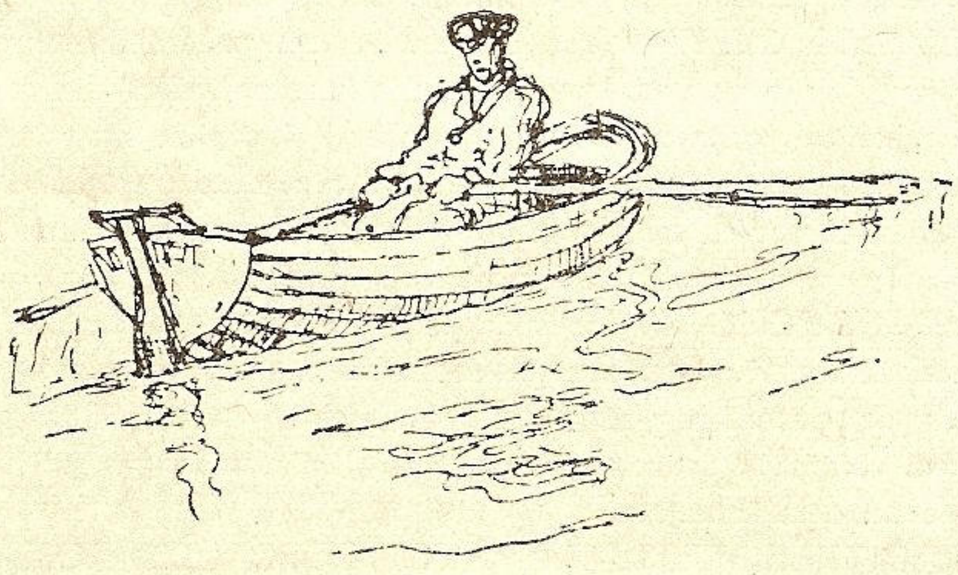
Şalupa „Pescăruşul"

Comitetului de Direcţie, a aprobat deasemeni Bugetul pe 1942 prezentat de Domnul Administrator Delegat.

Cu această ocaziune D-l Vice Preşedinte Ing. Vardala şi D-l Adm. Delegat au dat Adunării Generale explicaţiuni asupra necesităţii de a se duce o politică cât mai severă de economii din care cauză bugetul de cheltueli apare foarte redus, justificată de actuala stare de război, când Salvamarul nu mai are nici un fel de venituri. Totuşi şi la acest buget prin măsurile luate se va realiza o economie de cca. 40% la capitolul salarii.

Pe de altă parte avându-se în vedere că după război Salvamar va trebui să-şi reînceapă imediat activitatea, dat fiind pericolul ce-l prezintă pentru navigaţie prezenţa zonelor minate şi alte accidente marine, se impune ca personalul care a fost format cu atâta greutate, să fie păstrat şi gata la datorie, astfel ca misiunea care s'a încredinţat Salvamarului să se facă ca şi până acum în mod ireproşabil.

In acest scop s'au făcut demersuri ca şalupele Albatros şi Pescăruşul să fie menajate şi păstrate pe cât cu putinţă scopului lor în viitor.



INFORMAȚII — NOUTAȚI

ȘTIRI DIN ȚARĂ

Telegrame omagiale.

D. amiral-adjutant Păiș, președintele L. N. R. a primit următoarele telegrame omagiale :

Dela Filiala Constanța :

DOMNULUI AMIRAL NICOLAE PĂIȘ

Membrii Ligii Navale Române filiala Constanța, întruniți în adunarea generală, vă roagă a primi asigurarea sentimentelor de recunoștință, pentru avântul imprimat și sprijinul acordat Ligii Navale și admirației pentru iscusita conducere a glorioasei marine române.

Președinte Comandor ZLATIAN

La telegrama omagială adresată M. S. Regelui s'a primit următorul răspuns :

DOMNULE PREȘEDINTE,

Majestatea Sa Regele mă însărcinează a vă transmite Inalte Mulțumiri pentru sentimentele de devotament exprimate de D-stră în numele membrilor Ligii Navale Române, Filiala Constanța, cu prilejul Adunărei Generale.

Primiți vă rog Domnule Președinte, asigurarea deosebitei mele considerațiuni.

MAREȘALUL CURȚII REGALE

DOMNULUI AMIRAL N. PĂIȘ
Ministru subsecretar de Stat al Marinei și
Vice-președinte al Ligei Navale Române

Comitetul și membrii Ligei Navale, Filiala Brăila, strânși în adunarea generală, astăzi 31 Mai 1942, vă exprimă prin mine cele mai alese sentimente de respect și admirație pentru opera de însănătoșire a Marinei noastre și reînoirea spiritului marinăresc de altădată.

In numele comitetului,

Comandor CERNA

Conferințe

In Capitală s'a continuat ciclul de conferințe precum urmează :

12 Aprilie, d. *Profesor N. Dașcovici* a vorbit despre: „Politica rusească la gurile Dunării și în Marea Neagră".

19 Aprilie, d. avocat *I. Gr. Perițeanu*, despre : „Trei poeți români cântăreți ai Mării".

26 Aprilie, d. *comandor A. Negulescu*, despre : „Marina, cenușereasa istorică".

In aula Academiei Comerciale d. comandor *Ioan Tănase* a desvoltat trei conferințe : „Ce e marina", „Politica navală a statelor", și „Comerțul și marina noastră".

Toate aceste conferințe vor apare și în broșuri.

In provincie au conferențiat la Brăila d. Apostol Culea, la T. Severin d. comandor Negulescu și la Brașov d. Lt.-comandor Popescu Deveselu.

CONVOCARE

Conform art. 20 din statut, membrii Ligii Navale Române sunt convocați în Adunarea generală ordinară pentru ziua de Duminică 21 Iunie orele 11 în sala de festivități a Cercului militar din București.

ORDINEA DE ZI

1) Raportul comitetului despre activitatea Ligii în anul scurs.
2) Raportul censorilor.
3) Aprobarea bilanțului și contului de profit și pierderi pe anul încheiat.
4) Aprobarea bugetului pe anul viitor.
5) Stabilirea cotizațiilor (art. 72).
6) Stabilirea cotelor filialelor.
7) Alegerea cenzorilor (art. 44).

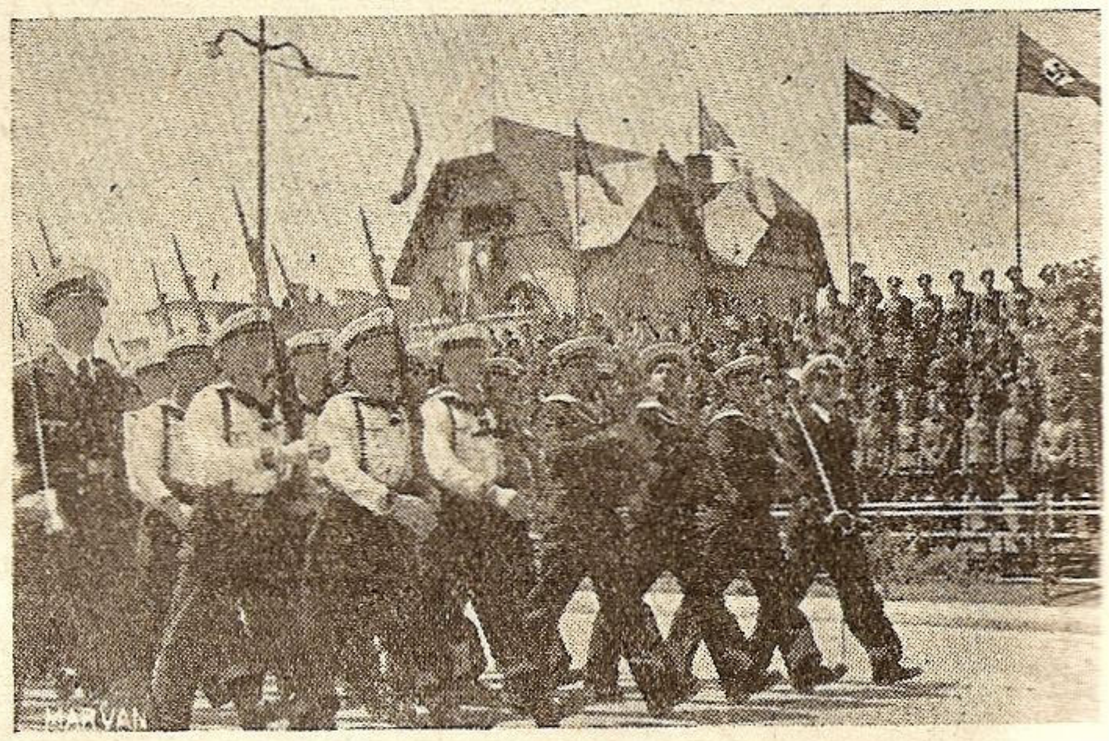
Sărbătorirea d-lor generali Economu și Dabija.

Asociația scriitorilor militari a ținut să sărbătorească doi luptători, în trecut cu arma, ca comandanți de mari unități, în prezent cu condeiul, pentru menținerea spiritului militar, cu prilejul cinstirei cu un înalt ordin german.

L. N. R. prin graiul secretarului său general a felicitat pe sărbătoriți, mari iubitori ai marinei. D. general Economu este chiar membru în comitetul central, iar d. general Dabija, a onorat ciclurile de conferințe ale Ligei, ne uitând marina, ori de câte ori a vorbit despre armata română.

10 Mai

Anuala sărbătoare națională a dat prilej anul acesta și la o manifestare de frăție a camarazilor germani și români : jumătate din rând era german și jumătate român. Din ilustrații se poate vedea această înfrățire între marinarii germani și ai noștri, atât la defilare cât și după o reîntorcere din larg.



Marinari noștri cot la cot cu aliații germani.

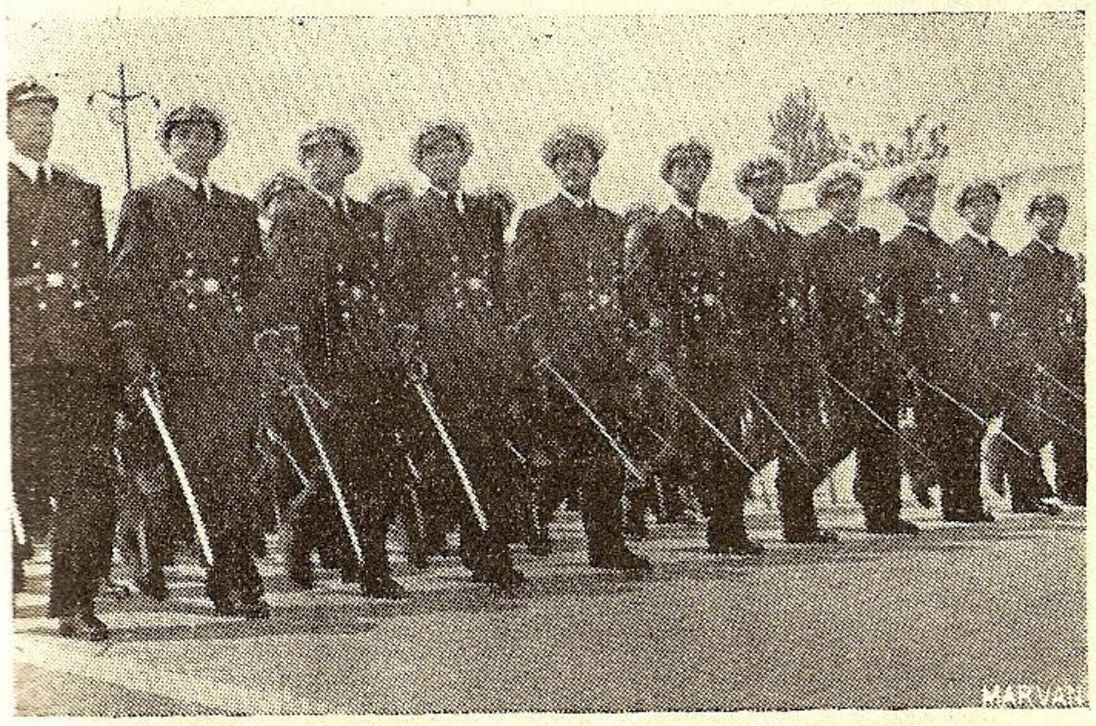
Promoţia 1942 de Aspiranţi

Printre miile de tineri ofiţeri din toate armele, cari cu tresa la mână au defilat la 10 Mai, a fost admirat şi mănunchiul de aspiranţi, cu pavilionul şi comandantul şcoalei în frunte. Ca şi camarazii dela

In frunte cu pavilionul şi comandantul şcoalei.

uscat, bobocii au jurat să-şi răzbune pe şefii lor de promoţie, — Cornăţeanu şi Metz. Ei sunt:

Diaconescu T. Marcel, Cernat G. Camil, Koslinski Gh. Nicolae, Paparizu J. Gabriel, Zancu C. Aurel, Chiriac N. Iordan, Petcu T. Valerian, Teodorescu N. Dorin, Sandu Gh. Gheorghe, Canari A. Vlad, Grecov E. Alexandru, Diaconescu C. Constantin, Balu Gh. Gheorghe, Dinescu St. Lupu, Ionescu A. Doru, Rădăşanu Gh. Ilie, Predescu I. Aurel, Stănescu F. Dan, Eftimie T. Grigore, Abagiu D. Virgil, Gheorghe Gh. Ion, Georgescu M. Ştefan, Bogdan I. Victor, Stanciu D. Ion, Scurtu I. Gheorghe, Turcu R. Sandu, Georgescu M. Mihail, Alexandrescu V. Tudor, Popescu C. Ioan, Zavalide I. N. Sorin, Mujicicov A. Niculae, Apreotesei I. Cezar, Mărgelatu Gh. Tănase, Mureşanu V. Petre, Mihăilescu St. P.



Nouii ofiţeri de marină în pas de defilare.

Dan, Trifănescu N. Octavian, Fulgeanu Gh. Dinu, Roşianu M. Mircea, Dociulescu A. Victor, Semenescu I. George, Marinescu Gr. Vasile, Tofan Gh. Costinel, Vasile T. Ion, Cucu N. Aureliu, Preda Gh. Nicolae, Mironescu I. Dumitru, Nicolau C. Emil, Stoicuţa Sever Maximilian.

Aspirant mecanic

Gugoaşă I. Gheorghe, Soare F. Gheorghe, Privache M. Elefterie, Ferendino R. Gheorghe, Manolescu Gh. Ion, Chircă V. Virgil, Dicu T. Ion, Popescu C. Niculae.

Liga Navală Română le urează tuturor să întreacă prin cunoştinţe, avânt marinăresc şi vitejie pe înaintaşii şi profesorii lor.

Exemple de imitat

Donaţiuni

D. inginer *Iliescu Brânceni,* a donat Ligii suma de 5000 lei, pentru a spori fondurile destinate premiilor anuale.

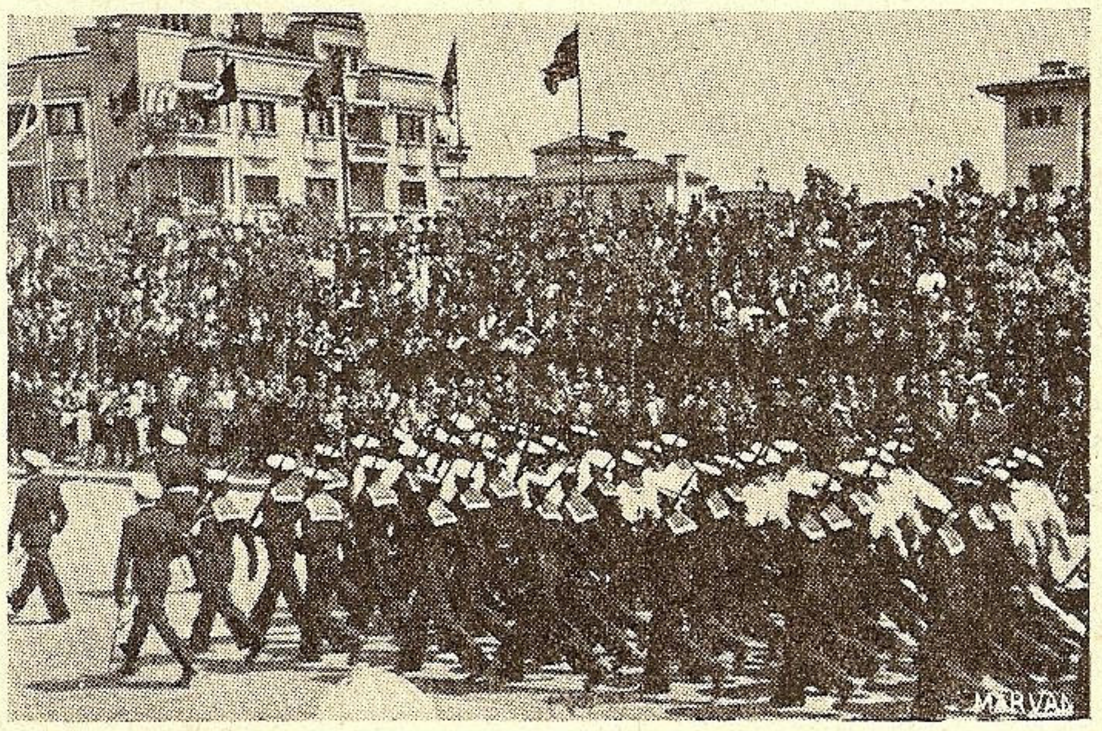
D-na *Maria Amiral Mărgineanu* a donat în acelaşi scop suma de 2000 lei anual.

Liga le aduce şi pe această cale cele mai calde mulţumiri.

Reduceri

Primim dela Buzău, următoarea declaraţie din partea unui camarad dela uscat:

Subsemnatul Mihail Moscu, prop. instalaţiei canotaj,



Defilează marina.

din Buzău înţelegând rostul Ligei Navale Române şi din dragoste pentru propăşirea Marinei noastre, declar că acord membrilor L. N. R., o reducere de 50% la manifestările depe lacul din Crângul Buzău, lac închiriat de mine dela Comună.

Trăiască Marina!

Cu respect
M. MOSCU, Sub-Lt. Rezervă

L.N.R. aduce şi pe această cale cele mai vii mulţumiri.

Concurs de poezii

Pe lângă concursul anual publicat în pag. 113 a revistei. D-ra Irinescu a donat şi anul acesta suma de 1000 lei, pentru cea mai bună poezie cu caracter marinăresc, scrisă de un marinar grad inferior. Poeziile vor fi trimise la sediul Ligii până la 1 August a. c. cu menţiunea „pentru concurs poezii".

Cronica sportivă.

Primul cross nautic al anului.

Sezonul concursurilor nautice a fost inaugurat la 31 Mai prin crossul nautic organizat de clubul Dor de Ducă, pe lacul Băneasa.

Această primă întrecere a anului s'a bucurat de un desăvârșit succes, desfășurându-se în fața a câteva sute de spectatori.

Concursul a fost onorat cu prezența d-lui amiral Păiș Nicolae, subsecretar de stat al Marinei.

Comitetul de organizare al grupării „Dor de Ducă" a format un juriu de specialiști pentru a da astfel posibilitatea, ca acest concurs de mari dimensiuni (10 km.) să se desfășoare în mod corect.

Juriul a fost format din d-nii:

Amiral adj. *Niculae Păiș*, ministrul Marinei, maior *Mircea Bârzănescu*, președintele F. R. S. N.-ului, *Kiki Dumitrescu* conducătorul C. F. R.-ului, *Minculescu*, secretarul general al concursului, *Berindei* și *Henry August* președintele „Dorului de Ducă".

S'au înscris tot ce are mai valoros și autorizat „ramele" caiacului românesc, — cluburile bucureștene: *Ford, Nautica, C. F. R., Distribuția, Yacht-Club* și *Dor de Ducă*.

Lupta a fost urmată cu mult interes și rezultatul a fost următorul:

I Dor de Ducă.
II. C. F. R.
III. Dor de Ducă.

Lupta s'a dat între zece echipagii și s'a terminat cu victoria categorică a clubului organizator — care s'a clasat cu două echipe în primele locuri (unu și trei), cucerind astfel pentru a doua oară cupa change pusă în joc.

La sfârșitul concursului, în numele organizării Sportului Românesc și a d-lui lt.-Colonel Constantin Medeleanu, Șeful Sportului Românesc, d. Maior Mircea Bârzănescu, președintele federației sporturilor de apă, a împărțit concurenților plachetele O.S.R.

Dor de Ducă.

Câteva cuvinte despre această harnică asociație dragă Ligii Navale, cu prilejul împlinirei a 10 ani de activitate, înțelegând că printre sporturile care s'au dovedit de primă necesitate în actualul război s'au evidențiat în mod deosebit: *sporturile de apă* și de munte.

Asociația „Dor de Ducă" a luat ființă în primăvara anului 1932 întrunind un grup de intelectuali români, doritori a-și cunoaște țara pe căile apelor și potecile munților. A fost prima în Capitală, navigând cu caiacele sale printre trestiile și brădișul lacului Băneasa, pe atunci neasanat.

După doi ani dela înființare, în Iulie 1934, două caiace conduse de d-nii: Gh. Ignătescu, D. Motaș și D. Iliescu au plecat dela podul Senatului pe Comana și Argeș până la Oltenița.

In acelaș an (1934) sportivul Pik Nedelcu străbate 640 km. pe drum de ape: Dâmbovița, Argeș, Dunăre, lacul Razelm și mare până la Constanța.

In 1937 din inițiativa d-lui Henry August se înființează la Mangalia o școală de vele, pentru membrii și premilitarii doritori a se iniția în frumoasele taine ale scotei și brizelor. La data de 9 Aprilie 1937 Asociația Dor de Ducă este recunoscută ca „Persoană Juridică".

Desigur, că din numeroasele premii câștigate de asociația „Dor de Ducă", s'a putut constata, că 99 la sută din echipierii D.D.D.-ului sunt imbatabili la concursurile de caiace. De asemenea, au opus o vie rezistență întotdeauna cluburilor concurente și la skiff, unde au reușit să se evidențieze prin talente de vaste posibilități ca: Georgel Gheorghiadi, Davidescu. Cucerind numeroase trofee și campienate. Astfel, în anul 1937 la 27 Iunie asociația „Dor de Ducă" pe lacul Herăstrău, a câștigat concursul de skiff 1+1 cupa B.N.R. prin *Huch-Tudor Rădulescu*.

La 25 Iunie 1937 în cadrul serbărei nautice organizate la Mangalia sub patronajul L.N.R. asociația „Dor de Ducă" a câștigat pe toată linia atât la skiff cât și la caiace.

Demn de menționat, că membrii asociației nu au înțeles să se rezume numai la o activitate restrânsă, ci au căutat pe cât posibil să fie folositori și celor nevoiași dornici de a învăța înnotul. Astfel, conducerea clubului a organizat în anul 1937 o școală de înnot la Mangalia unde au fost inițiați în tainele înnotului în mod absolut gratuit 40 de premilitari (în afară de membrii clubului) din grupul de subcentre comandat de d. căpitan Cerna, care au participat apoi cu succes la concursurile de înnot organizate de L.N.R.

In 1938 D.D.D.-ul cucereşte campionatul național de canotaj la Mamaia.

La 8 Sept. 1938 a avut loc la Mamaia, campionatul Național de Canotaj. Asociația „Dor de Ducă", reușește cea mai frumoasă performanță din istoricul ei și din analele campionatului național, clasându-se la proba caiac dublu-domni la locurile I și II.

Asociația a cucerit odată cu Campionatul Național și cupa chalenge a ONT-ului.

In anul 1939 pe lacul Herăstrău, „Dor de Ducă" câștigă toate cursele la care a participat în campionatul regional și în baza punctajului făcut cucerește cupa „Asociațiilor".

Gruparea „Dor de Ducă" a fost citată pe ordinea de zi a sportului românesc, pentru activitatea laborioasă și performanțele excelente înregistrate la diveresele concursuri nautice oficiale. Cel mai bun trăgător la caiac e căpitanul D.D.D.-ului Tudor Rădurescu — campion național — și el citat de forul conducător al sportului românesc.

La această operă, un concurs nelimitat l-a dat desigur d. Henry August — inimosul președinte al asociației „Dor de Ducă" fiind un adevărat părinte îndrumător în tot ceeace s'a înfăptuit.

(Gazeta Sporturilor)

Înștiințare

pentru autori

Rugăm pe camarazii noștri — ofițeri activi și de rezervă — autori de scrieri, indiferent de natura publicațiunilor lor, să ne comunice numele, anul, conținutul, paginele și tipografia unde sunt imprimate scrierile lor.

DAREA DE SEAMĂ ANUALĂ

(1 Aprilie 1941—31 Martie 1942)

PARTEA I

I. INTRODUCERE.

Cu începere din acest an, activitatea Ligei Navale Române intră, din punct de vedere administrativ, în cuprinsul timpului care coincide cu anul bugetar al Statului. In tot acest timp s'au petrecut atâtea evenimente istorice — militare — politice de cea mai mare importanţă atât pentru omenirea întreagă cât şi pentru ţara noastră. Sguduirile tragice prin care ţara şi neamul românesc au trecut, în anul precedent, au determinat la o reacţiune puternică din parte-ne, tradusă prin faptul intrării armatei în război, alături de invincibila armată germană. **„Vă ordon treceţi Prutul"** a răsunat porunca comandantului de căpetenie al armatei române, mareşal Ioan Antonescu, Conducătorul Statului, în ziua de 22 Iunie 1941, când, în noaptea acelei zile, bravele noastre unităţi au luat primul contact cu armatele bolşevice de-a-lungul Prutului, Dunării şi Mării Negre. De atunci s'a împlinit un an, de când armatele noastre de uscat, aer şi marină se găsesc în războiul sfânt şi luptă vitejeşte alături de armatele marelui Reich german şi ale aliaţilor noştri. In toate operaţiunile de-a-lungul ţărmurilor şi pe ape, Marina Regală română s'a distins într'un chip strălucit, repurtând succese care-i fac cinste. Membrii Ligei Navale Române salută pe bravii marinari, ofiţeri şi echipaje, care au ridicat prestigiul puţinelor noastre unităţi prin acţiunile lor depe Dunăre şi Marea Neagră la înălţimea marilor unităţi navale.

Deşi în plin război, totuşi Liga Navală şi-a continuat activitatea sa în tot timpul anului, aşa după cum este prezentată în darea de seamă de faţă.

II. RECULEGERE.

Şi în anul precedent, Liga Navală Română a avut de înregistrat câteva pierderi în rândurile membrilor săi devotaţi şi strânşi legaţi de noi şi de marină. Astfel au dispărut: c.-amiralul **Gh. Mărgineanu,** fost director al Serviciului Maritim Român; c.-amiralul **N. Negrescu,** fost comandant al flotei române în războiul 1916—1919; părintele **Zenovie Popovici,** fost paroh al bisericii din Satul-Lung, jud. Braşov, în timpul războiului 1916—1919, fost confesor al unităţilor navale dela Chilia, iar după război a activat ca membru al Ligii; general de divizie **Al. Ioaniţiu,** fost preşedinte al filialei L. N. R. dela Turnu-Măgurele, a murit aflându-se la postul de şef al marelui cartier general al armatei în războiul împotriva bolşevicilor; aspiranţii **M. Cornăţeanu** şi **Dan Metz,** foşti şefi ai promoţiei de marină, primul 1940 şi al doilea 1941, căzuţi la datorie în actualul război; vice-amiralul **Corneliu Buholtzer,** fost comandant al şcoalelor navale şi director al institutului geografic al armatei; căpitanul **Nicolae Filip,** mort la datorie în război, la 24 Octombrie 1941, la comanda grupului de ambarcaţiuni ce dragau minele duşmane în apele româneşti ale Transnistriei; aspirantul **Paul Apostolescu,** căzut la datorie, în actualul război, cum şi alţi marinari căzuţi pentru patrie; comandorul **G. Coandă,** fost în serviciul Ligei, colonel **Corneliu Negulescu,** fost membru în comitetul central L. N. R. şi devotat susţinător al Ligei; c.-amiral **Octav Nedelcu,** o figură remarcabilă a marinei noastre, fost membru în comitetul central şi de direcţie al Ligei şi director al soc. „Salvamar", căreia i-a adus reale servicii. Tuturora acelora plecaţi dintre noi, revista „Marea Noastră" le-a consacrat pagini de reamintire şi comemorare.

III. COOPTĂRI DE MEMBRI IN COMITET.

1. A fost cooptat ca membru în comitetul central al Ligii: d. general de divizie **Virgil Economu,** preşedintele „Asociaţiei scriitorilor militari români".

2. Au fost realeşi sau aleşi membri de drept şi aleşi în comitetul central al Ligii, conform art. 28 din noul statut, pe o perioadă de trei ani (25 Ianuarie 1942—25 Ianuarie 1945) cei arătaţi la pag. 44 din 1941.

3. Au fost aleşi din sânul comitetului central L. N. R., conform art. 40 din statut, preşedinte al Ligii Navale, d. c.-amiral-adjutant **N. Păiş, iar vice** preşedinte, d. c.-amiral **Georgescu Ioan,** comandantul marinei Regale.

4. In comitetul de direcţie al centralei L. N. R. (art. **33** din statut) au fost cooptaţi d-nii: avocat I. Gr. Perieţeanu, inginer N. Iliescu-Brânceni, Apostol Culea, c.-amiral (†) Octav Nedelcu, comandor Aurel Negulescu, general N. Negreanu, colonel Ulise Sâmboteanu şi avocat Calust Asvadurov. Aceiaşi fac parte şi din comitetul de lectură (art. 8 al. 1 din statut).

IV. CONVOCARI DE COMITETE ŞI ADUNARI GENERALE.

Centrala L. N. R., în tot timpul anului precedent, a lucrat în conformitate cu prevederile statutului, după sugestiile comitetului central şi potrivit aprobărilor comitetului de direcţie al Ligei. In acest sens au fost efectuate următoarele convocări: la 17 Mai 1941, comitetul de direcţie; la 31 Mai 1941, comitetul central; la 1 Iunie 1941, adunarea generală a membrilor; la 23 Iunie 1941, comitetul de direcţie; la 25 Ianuarie 1942, adunarea generală extraordinară; la 15 Februarie 1942, comitetul central; iar la 26 Februarie, 12 Martie şi 16 Aprilie 1942, a fost convocat comitetul de direcţie.

V. EVENIMENTE.

Toate evenimentele petrecute în ţară, în atingere directă sau indirectă cu marina şi Liga Navală, au fost urmărite de conducătorii centralei L. N. R., pentru ca aceasta să nu scape nici-un eveniment neînregistrat care să aibă repercusiune asupră-le.

Liga Navală Română s'a bucurat tot timpul anului, de înţelegerea şi buna apreciere a şefilor de autorităţi de Stat, ori de câte ori li s'a adresat.

Pe ziua de 1 Aprilie 1941, d. c.-amiral-adj. N. Păiş a fost numit subsecretar de Stat al marinei, despre care eveniment s'a scris, la timp, în revista „Marea Noastră".

Subsecretariatul de Stat al marinei a continuat să-şi păstreze fiinţa şi funcţionarea proprie aparte, rămânând tot sub dependenţa superioară a ministerului apărării naţionale.

La Galaţi, în ziua de 25 Mai 1941, a fost lansat un nou submarin românesc S. 2 torpilor, al doilea dintre cele comandate la şantierele navale din localitate, în prezenţa d-lui ministru-subsecretar de Stat al marinei, c.-amiral-adj. N. Păiş, a d-lui general G. Potopeanu, ministrul economiei naţionale, a autorităţilor civile-militare şi a delegaţilor militari germani.

Toate evenimentele importante din afară şi dinăuntrul ţării, în sensul celor arătate mai sus, cum şi operaţiunile navale desfăşurate pe Oceane şi Mări ale beligeranţilor, inclusiv acţiunile bravei noastre marine, au fost publicate, la timp, în revista **„Marea Noastră".**

VI. FILIALE.

Numărul filialelor deşi încă redus a fost compensat de faptul îmbucurător că numărul membrilor — în deosebi juniori — sporeşte continuu.

In 1937 erau 11 filiale; în 1938 numărul a sporit la 25; la începutul anului 1940 existau 38 filiale; dar din cauza evenimentelor din Iunie şi August 1940, Liga a pierdut 14 filiale, astfel că în Aprilie 1941 erau numai 29 filiale. Deastădată numărăm 32 filiale şi sunt pe punctul de a lua fiinţă încă 4, în curând.

Iată numele filialelor existente:

1. BEREZENI (Fălciu). Preşedinte: d. Ştefan Blănaru, primar; secretar: d. Aurel Chişiu; sediul: la primăria comunei.

2. BRĂILA. Preşedinte: d. general Avramescu; secretar: d. comandor Ionescu-Cerna; sediul: la grupul navelor grănicereşti.

3. BRAŞOV. Preşedinte: d. consilier G. Diaconescu; secretar d. lt.-colonel Cezar Petrescu; sediul: la subinspectoratul P. P.

4. CALAFAT. Preşedinte: d. avocat G. Giuică; secretar: d. director Pistol Ioan; sediul: casa d-lui avocat G. Giuică.

5. CĂLĂRAŞI. Preşedinte: d. Eugen Cialîc; secretar: d. N. Cristea; sediul: la căpitănia portului.

6. CÂMPULUNG (Muscel). Preşedinte: d. colonel Babeu Zaharia; vice-preşedinte: d. maior G. Ocarin; secretar: d. plot. adm. Vâlceanu I. Maşcu; sediul: la comenduirea pieţii.

7. CARACAL (înfiinţată la 25 Februarie 1942). Preşedinte: d. profesor Crăciun Pătru; secretar: D. Georgescu; sediul: liceul Ioniţă Asan.

8. CETATEA-ALBĂ. Preşedinte: d. avocat Calust Asvadurov; delegat: D. Nimereanu, procuror; secretar: d. C. Ungureanu, prim grefier; sediul: la Tribunalul Cetatea-Albă.

9. CONSTANŢA. Preşedinte: d. c.-amiral Georgescu I., apoi d. comandor Paul Zlatianu; secretar d. cpt. comandor Mişu Petrovici, apoi c.-dor Mărgineanu; sediul: la hotel Carol.

10. CORABIA (Romanaţi). Preşedinte: d. lt.-colonel Teodor Căpitănescu; secretar: d. profesor Th. Bucşenescu; sediul: la căpitănia portului.

11. DRĂNCENI (Fălciu). Preşedinte: d. primar al comunei; secretar: d. Constantin Buzdugan; sediul: la primăria comunei.

12. FĂLCIU. Preşedinte: d. Iacob Filipescu, primar; secretar: d. Eugen Dimitriu; sediul: la primăria comunei.

13. GALAŢI. Preşedinte: d. avocat Dan Sărăţeanu; secretar: d. căpitan N. Popescu; sediul: str. Plantelor, 8.

14. GIURGIU. Preşedinte: d. colonel T. Ghigorţ; secretar d. profesor N. C. Dumitrescu; sediul: la şcoala de piscicultură.

15. GROZEŞTI (Fălciu). Preşedinte: primarul comunei; secretar: d. Ion Ungureanu; sediul: la primăria comunei.

16. IAŞI. Preşedinte: d. general Hugo Schwab; secretar d. lt.-colonel Pavlov; sediul: la comandamentul regiunii teritoriale a C. 4 A.

17. LUNCA-BANULUI (Fălciu). Preşedinte: primarul comunei; sediul: la primăria comunei.

18. PIATRA-NEAMŢ. Preşedinte: d. lt.-colonel I. Teodorescu; secretar: d. Grigore Covrig; sediul: la prefectura judeţului.

19. PITEŞTI. Preşedinte: d. general Vintilă Davidescu; secretar: d. locot. Gavril Florescu; sediul: la comandamentul brigăzii de infanterie.

20. RAMNICUL-VALCII. Preşedinte: d. general Olimpiu Stavrat; secretar: d. adm. căpitan G. Catrina; sediul: la comandamentul garnizoanei.

21. ROMAN. Preşedinte: d. general C. Constantinescu; secretar: d. căpitan I. Racoviţă; sediul: la comandamentul garnizoanei.

22. SCOPOŞENI (Fălciu). Preşedinte: d. Gh. Popa, primar; sediul: la primăria comunei.

23. SIGHIŞOARA. Preşedinte: d. colonel Gh. Grecescu; secretar M. Corneliu; sediul: la prefectura judeţului Târnava-Mare.

24. SLATINA (Olt). Preşedinte: d. general Aurel Aldea; secretar: d. căpitan Vasile I. Popescu; sediul: la comandamentul garnizoanei.

25. STĂNILEŞTI (Fălciu). Preşedinte: d. Enache Oancea, primar; sediul: la primăria comunei.

26. SULINA. Preşedinte: d. inginer C. Burghele; secretar d. A. Ichim; sediul: la cercul marinei.

27. TG.-OCNA (Bacău) (înfiinţată în Aprilie 1942). Preşedinte: d. colonel Gh. Enescu; secretar: d. M. Grigoriu; sediul: la căminul cultural „C. Negri".

28. TIMIŞOARA. Preşedinte: d. dr. V. N. Tăutu; secretar: d. dr. Mircea T. Ştefăniţă; sediul: la căpitănia portului.

29. TULCEA. Preşedinte: d. Eracle Asan; secretar: d. Ioan I. Coca; sediul: la căpitănia portului.

30. TURNUL-MĂGURELE. Sediul; la comandamentul garnizoanei.

31. TURNU-SEVERIN. Preşedinte: d. V. Netta; secretear d. V. Plopeanu; sediul la şantierul naval.

32. VETRIŞOAIA (Fălciu). Preşedinte: primarul comunei; sediul: la primăria comunei.

*

GURA-OCNIŢEI (Dâmboviţa). Membru corespondent: d. Octavian Vasiliu. In curând va lua fiinţă filiala.

ORĂŞTIE (Hunedoara). Va lua fiinţă o filială.

BACĂU. Membru corespondent: d. lt. din rezerva marinei Emilian Niculescu (Str. Ştefan-cel-Mare, 29). S'au făcut demersuri pentru înfiinţarea filialei.

CHIŞINĂU. Membru corespondent: d. Mihail Cernescu (ofiţer de rezervă, publicist). Str. Dragoş-Vodă, 3. E pe punctul de a se reînfiinţa filiala.

Se vor face demersuri, deasemeni, pentru reînfiinţarea vechilor filiale în **Bălţi, Cahul, Călmăţui** (Fălciu), **Cernăuţi, Hotin, Ismail, Soroca, Tg.-Ungheni** (Iaşi), **Tg.-Lipcani** (Hotin).

VII. REVISTE ŞI PUBLICAŢIUNI.

Cu toată criza hârtiei şi scumpirea tiparului, cele două reviste ale Ligei Navale au continuat să apară în aceleaşi bune condiţiuni redacţionale şi technice, astfel ca în fiecare lună abonaţii şi membrii să aibă câte o revistă primită, alternând când cea mare când cea mică. Intocmai ca şi în anii precedenţi revista **Marea Noastră** a publicat articole, studii, recenzii, literatură în proză şi versuri, informaţiuni — însoţite de ilustraţiuni — ţinând pe cititori la curent cu evoluţia şi progresele marinelor din străinătate şi ţară. Operaţiunile în mersul războiului în 1941-42 au avut locul lor în paginele revistei. S'a continuat schimbul cu foarte multe publicaţiuni periodice româneşti şi străine; s'au primit cărţi dela autori, încât coloanele destinate pentru recenzii s'au mărit. In paralel cu această revistă şi **„Marea Noastră pentru tineret"** a continuat să apară cu un material variat şi instructiv, fiind urmărită cu mare plăcere nu numai de membri juniori, dar şi de cei maturi. Avem conştiinţa împăcată că ambele noastre reviste se prezintă în excelente condiţiuni, bucurându-se de un prestigiu remarcabil, ca publicaţiuni demne de înfăţişat nu numai în ţară, der şi în străinătate.

In acelaşi timp, Liga Navală a editat şi tipărit următoarele cărţi: I. Gr. Perieţeanu, **„Gabriel d'Anunzio, cântăreţul mărilor italice".** D. Gherasim, **„Marea teritorială în dreptul internaţional".** Al. Bilciurescu, **„Thalassa"** (versuri). Contr'amiral C. Negru, **„Din aspectele Mării şi viaţa marinarilor pe întinsul apelor".** Comandor Aurel Negulescu — Moşdelamare, **„La Răscruce"...** Comandor Ioan T., **„Ocuparea Islandei de către forţele americane".** Comandor N. Cristescu, **„Marea ca izvor de inspiraţie în poezia română".**

Calendarul de perete pe 1942, apărut cu gust estetic, a fost tipărit în 8.000 exemplare, care au şi fost plasate în foarte scurt timp. Ne propunem că, în viitor, Liga să tipărească două feluri de calendare: de perete şi de biurou.

Acum s'a dat curs strângerii materialului trebuitor pentru tipărirea unei cărţi de propagandă intitulată **„Marina şi marinarii".**

VIII. CONFERINŢE.

S'a continuat cu ţinerea conferinţelor publice în Capitală şi în ţară de către persoanele şi cu subiectele următoare: d. **Apostol Culea:** „Tradiţiile vieţei de apă ale poporului român" (cu demonstraţie artistică susţinută de d-na Maria Mohor, d. C. Rovinţescu, Grozuţă şi orhestra Petre Moţoi), la 1 Martie 1942; d. comandor **Ioan Tănase:** „Ce e marina" (cu proecţiuni), la 8 Martie 1942; d. c.-amiral **Constantin Negru:** „Legende şi superstiţii despre Mare" la 15 Martie 1942; d. locotenent comandor **Petre Popescu-Deveselu:** „Marina în războiul de reîntregire" la 22 Martie 1942; d. **Al. Bilciurescu,** „I. Gr. Perieţeanu, poet al Mării", la 29 Martie 1942.

In acelaş timp au mai ţinut conferinţe în provincie: d. **Apostol Culea,** la Tulcea şi Călăraşi; d. c.-amiral **C. Negru,** la Braşov şi Turnu-Severin; comandor **A. Negulescu,** la Braşov, cu care prilej s'au distribuit premiile la concursul interşcolar; d. lt.-comandor **Petre Popescu-Deveselu,** la Braşov.

D. inginer Virgil Cotovu a ţinut conferinţa despre **„Noul canal Rin-Main-Dunărea",** în cadrul societăţii politehnice, în Bucureşti.

In cadrul „Asociaţiei scriitorilor militari români", d. comandor A. Negulescu a ţinut conferinţa: **„La răscruce, — înrâurirea strămtorilor asupra trecutului neamului nostru".**

Conferinţele au continuat şi în luna Aprilie 1942, urmând a le semnala în darea de seamă a anului viitor.

IX. EXPOZIŢII.

Date fiind împrejurările şi situaţiunea de război, în care ţara s'a găsit, centrala Ligei nu a putut să organizeze nici-o expoziţiune.

In ziua de 2 Aprilie 1941, d. lt.-comandor **D. Ştiubei,** cunoscutul şi apreciatul nostru pictor, a avut reuşita expoziţiune în sala Dalles (Bucureşti), cu un formidabil ecou în lumea selectă, care a urmărit întreaga evoluţie, în continuă înflorire, a artistului ce ştie să redea, în infinite nuanţe, marea, cerul, aspectele şi atmosfera învăluitoare a cadrului marin atât de agitat şi de însufleţit de penalul maestrului-pictor.

„Cartea românească" din Capitală, a expus în vitrina librăriei din bulevardul Carol, cu ocazia „Zilei Marinei" (15.VIII.1941), trofeele capturate depe vasul bolşevic „Moscova". La **Braşov,** filiala L. N. R., tot în acea zi, a organizat o foarte interesantă şi reuşită expoziţie, în localul pregătirii premilitare (la poligonul de tragere), care a fost deschisă vizitatorilor până la 15 Septembrie 1941, fiind cercetată de un numeros public, luând cunoştinţă de activitatea filialei Braşov, una din cele mai harnice filiale din ţară şi totdeodată, tineretul precum şi cei maturi au luat contact, vizual, prin obiectele înfăţişate, cu elementele marinăreşti spre a vedea că, în afara bogăţiilor din munţi, ţara noastră mai are şi bogăţiile Dunării şi Mării Negre. In iarna 1941—42, ministerul apărării naţionale, prin serviciul propagandei militare, organizând o expoziţie cu fotografii, tablouri şi schiţe artistice din războiul împotriva bolşevismului, în localul ateneului român din Capitală, la intrare, într'un stand aparte, s'au înfăţişat publicului: fotografii cu caracter marinăresc, minunate tablouri ale cunoscutului pictor de marină d. lt.-comandor Ştiubei şi alte tablouri de d-nii Vulpe, locot. Hoeflich Valentin, căpitan Salughian, Cinarenco, Marin, Grigorescu; iar în standul aviaţiei, d. lt.-comandor Ştiubei a mai avut şi câteva pânze cu atacuri aeriene contra navelor.

Subsecretariatul de Stat al marinei a avut expuse, pe terasa cercului militar din Capitală, mai multe materiale de război capturate în luptele pe Mare.

(V. revista **Marea Noastră,** N-rele 11-12, 1941, p. 234 şi p. 272-274).

X. SPORTURI NAUTICE.

Centrala L. N. R., ca şi în anii precedenţi, şi în acest an, a stăruit la practicarea sporturilor nautice prin conferinţe, articole publicate în ambele reviste, prin intervenţii către autorităţile respective, prin decernări de premii şi diplome oferite la diferite asemenea demonstraţiuni, concurenţilor, în deosebi tinerelor elemente; iar pentru problema înnotului a arătat acelaş interes ca în toţi anii. Reamintim, şi de astădată, că Liga a luat iniţiativa, încă din anul 1933, prin intervenirea la ministerul şcoalelor, ca practica innotului să fie impusă tuturor elevilor din ţară în mod obligatoriu, ca orice materie de predare didactică; mai mult încă, drept urmare a demersului Ligei, acest minister a şi dat o circulară în sensul propus de noi. Cele două manuale de înnot, alcătuite de colonelul Corneliu Negulescu şi locotenentul Paul Epureanu, editate de centrala L. N. R., au fost distribuite la diferite cereri în ţară. In acest timp am propus ca subsecretariatul de Stat al educaţiei extraşcolare să convoace delegaţii tuturor instituţiunilor şi societăţilor cari au şi preocuparea promovării sporturilor nautice, dar în deosebi înnotul, ceiace s'a şi făcut într'o reuniune specială, prezidată de d. subsecretar de Stat, general Victor Iliescu, în ziua de 7 Mai 1941, la care au participat delegaţii subsecretariatului Ligei Navale Române, directorul educaţiei fizice, academia educaţiei fizice, pregătirea premilitară, fundaţia culturală Regele Mihai I, asociaţia profesorilor de educaţie fizică şi federaţia sporturilor nautice. S'a discutat problema pe toate feţele, de către cei prezenţi. Desvoltarea discuţiunilor a fost publicată în revista „Marea Noastră" (nr. 6-8, 1941, pag. 146-48).

Iată, pe scurt, demonstraţiunile nautice efectuate, la care delegaţii L. N. R. au asistat, iar centrala noastră le-a încurajat oferind premii şi diplome.

a) **Primele regate de yole olimpice** s'au ţinut la 9.VI.1941, pe lacul Herăstrău, în prezenţa d-lor N. Caranfil şi Furnarachi. (V. rev. **M. N.** nr. 6-8, 1941, p. 148-9).

b) In ziua de 1.VII.941, în Capitală, s'a desfăşurat primul **cross nautic,** organizat de asoc. **Dor de ducă,** sub preşedinţia de onoare a d-lui ministru — amiral N. Păiş, cross patronat de L. N. R. (V. rev. **M. N.** nr. 6-8.941, pag. 149).

c) La strandul Obor-Bucureşti au început, dela 1.VII.941, **şcolile de înnot pentru copii,** de către instructorii brevetaţi. (V. rev. **Marea Noastră** acelaş număr, pag. 151-52).

d) F. R. S. A. a trimis, la Craiova, pe instructorul Valdemar Dobrovolnic (brevetat al şcolii „Sommer"), pentru conducerea **şcolii de înnot.** (V. rev. M. N., idem, pag. 152).

e) S'au pus bazele unei **şcoli de înnot** la Caracal, cu instructorul M. Florescu (idem).

f) **Colonia şcolară dela** strandul Obor a fost condusă de d-nii profesor Iuliu Moldovan şi Paul Stroescu (idem).

g) In cadrul programului turistic al asoc. „Dor de ducă", 5 echipagii au efectuat, cu bărci, în ziua de 1 Mai 1941, **traversarea lacurilor** din jurul capitalei, pe râul Colentina, lacul Fundeni şi înapoere, pe distanţa de 40 km. (vezi rezultatul în revista **Marea Noastră** nr. 6-8, 1941, pag. 153).

h) Bazinul societăţii de gimnastică „Tirul", din capitală, a fost pus la dispoziţiunea copiilor pentru **învăţatul înnotului** (vezi rezultatul în revista **M. N.** nr. 6-8, 1941, pag. 154).

i) In zilele 29, 30 şi 31 Iulie 1941, la strandul Obor, au avut loc **campionatele de înnot** pe anul 1941, regiunea Munteniei. Rezultatele foarte interesante obţinute s'au publicat în revista **Marea noastră pentru tineret** (nr. 27, 1941, pag. 470-71).

j) Membrii L. N. R.-ului juniori au luat parte la 7 **concursuri oficiale de înnot** şi au realizat următoarele performanţe, în comparaţie cu concurenţii lor din celelalte grupări:

	Locul 1	Locul 2	Locul 3	TOTAL
1) L. N. R.	57 Innotători	46 Innotători	44 Innotători	147 concurenţi în primele 3 loc.
2) V. Dacia	22 „	17 „	15 „	54 „
3) St. Român	21 „	18 „	17 „	66 „
4) C. F. R.	4 „	19 „	17 „	40 „
5) C. N. R.	5 „	5 „	4 „	14 „
6) Metrop.	5 „	3 „	5 „	13 „
7) Tel. Club	0 „	3 „	1 „	4 „

Membrii noştri au cucerit toate trofeele puse în competiţiune în cursul anului 1941 şi anume:

Fanionul L. N. R., donat de centrala Ligii Navale;

Cupa regiunii Muntenia, donată de d-l Petre Angelescu;

Cupa reîntregirii, donată de F. R. S. A.;

Cupa tineretului, donată de F. R. S. A.

k) Conducerea L. N. R. a urmărit şi alte demonstraţiuni nautice executate, între care prenumărăm şi pe acele ale bunei asociaţiuni **Dor de ducă,** de sub neobosita conducere a d-lui August.

XI. ZIUA APELOR.

Această zi de sărbătoare hotărîtă a fi Duminică 29 Iunie 1941, din cauza intrării în război a armatelor române-germane, împotriva bolşevicilor, la 22 Iunie, nu a mai avut loc.

XII. ZIUA MARINEI.

Dacă în **Ziua apelor** n'a putut să fie nici-o serbare, în ţară, în schimb **Ziua marinei,** în 1941, a fost serbată după cum s'a arătat în revista „Marea Noastră" (nr. 9-10, 1941). In consecinţă, centrala L. N. R. a solicitat, la timp, concursul autorităţilor civilo-militare-eclesiastice, găsind, în toate părţile, aceiaş înţelegere şi

bună voinţă ca şi în anii precedenţi (vezi pag. 17-18, **Darea de seamă anuală** pe 1940-41).

In circulara dată, de noi, am prevăzut că manifestarea în **Ziua** marinei să constea, după situaţiunea locală, dintr'un serviciu divin în toate bisericile din ţară, când să se oficieze pomenirea eroilor marinari căzuţi în toate campaniile trecute şi în războiul actual.

In Bucureşti, în ziua de 15 August 1941, la ora 11,30, a avut loc, la biserica Sf. Spiridon, din calea Şerban-Vodă, un parastas, pentru eroii marinari morţi în războaie, oficiat de cuv. preoţi Gr. Antal, Gh. Vintilescu şi Alex. Săvulescu, la care răspunsurile au fost date de corul condus de profesorul-maestru Ion Baston. La sfârşit c. pr. Antal a rostit o cuvântare (al cărei text a fost publicat în revista **Marea Noastră,** nr. 9-10, 1941, pag. 198-99).

In capitală a avut loc încă o slujbă la sanatoriul Elena Eraclide.

In ţară, s'au oficiat servicii divine în prezenţa autorităţilor civilo-militare locale, pomenindu-se numele eroilor marinari, apoi s'a rostit o singură cuvântare pentru marină; iar în localităţile, aci notate, au fost mai deosebite solemnităţi, (după cum s'a arătat în nr. 9-10, 1941, pag. 198-204, a revistei **Marea Noastră)** şi anume la: Braşov, Calafat, Călăraşi, Constanţa, Galaţi, Piatra-Neamţ, Târnava-Mare, Timişoara, Turnu-Severin, Tulcea şi la divizia de Dunăre (într'un port). La Braşov şi în capitală au fost expoziţiile despre care am vorbit mai sus (vezi cap. IX).

In aceiaş zi au fost expediate telegrame omagiale către: M. S. Regele, Conducătorul Statului, ministrul apărării naţionale, vicepreşedintele consiliului de miniştri, Subsecretarul de Stat al marinei şi comandantul marinei Regale.

Seara, d-l C.-amiral-adjutant N. Păiş, ministrul Subsecretar de Stat al marinei, a pronunţat, la radio, **o cuvântare către marinari** (care a fost publicată în revista „Marea Noastră" nr. 9-10, 1941, pag. 161-62).

Deşi nu a fost organizată nicio colectă, ca în alţi ani, totuşi s'a primit, la centrala L. N. R., câteva sume de bani, care, însă, au fost vărsate S. S. M-ului pentru ajutorarea familiilor eroilor marinari.

Ziarele, la timp, din capitală şi din ţară, au publicat articole şi ilustraţiuni pentru marină, iar reportagiile au redat desfăşurarea solemnităţilor care au avut loc în oraşele citate mai sus.

XIII. CONCURSURI.

In diferite localităţi, acolo unde au fost organizate demonstraţiuni nautice, exerciţii de înnot, concursuri în scris sau desenuri, centrala L. N. R. a oferit premii, diplome, flamuri, cărţi, obiecte, publicaţiuni şi cele două reviste ale noastre, concurenţilor care s'au distins.

Remarcăm filiala L. N. R. Braşov, care a continuat să ţină concursul interşcolar, cu lucrări date, în scris, elevilor licealişti şi din cursul primar, organizat cu ajutorul corpului didactic, pentru băeţi şi fete; iar distribuirea premiilor s'a făcut în prezenţa secretarului nostru general, când acesta a ţinut şi o conferinţă, în Braşov, însoţită de filme cinematografice. (Vezi revista **M. N.** nr. 1-2, 1942, pag. 49).

Au oferit Ligii: d-ra Elena Irimescu (dela Iaşi) şi d-l avocat Aurel Micşunescu (din Ploeşti) 1.000 şi 500 lei, ca premii, în bani, pentru poezii marinăreşti (V. rev. „Marea Noastră" nr. 9-10, 941, pag. 221).

Premiul pentru poezie a fost decernat d-lui **Marian Dem.**

Elementele tinere sunt continuu încurajate, unde se ivesc, la demnostraţiuni practice sub cerul liber, sau prin şcoli, ateliere, etc.; iar acei mici abonaţi, ai revistei pentru tineret, care desleagă jocurile marinăreşti primesc, ca recompensă, cărţi bune de citit toţi aceşti iubitori ai apelor româneşti.

XIV. RECOMPENSE.

Centrala L. N. R. practică, de câţiva ani, sistemul acordării atenţiunilor sub orice formă — prin scrisori, diplome, flamuri de onoare, premii, cărţi, reviste, prezenţa delegaţilor, elogii verbale sau scrise, — sistem care a cules rezultate bune.

Liga Navală apreciind îndeajuns ostenelile depuse de asociaţiunea **Dor de ducă,** pentru răspândirea şi încurajarea sporturilor nautice în ţară, i-a oferit suma de lei 15.000 — pentru cupă şi premii destinate concurenţilor care s'au distins la demonstraţiunele care au avut loc pe lacul Băneasa—Bucureşti, în ziua de 1 August 1941.

După propunerile făcute, la timp, de către Subsecretariatul de Stat al marinei, M. S. Regele Mihai I a conferit medalia „Virtutea Maritimă clasa III" la mai multe persoane, pentru servicii aduse marinei (numele acestora au fost publicate în „Marea Noastră", nr. 9-10, 1941, pag. 204).

Recompensele, enumărate mai sus, au fost acordate membrilor care s'au distins la diferite manifestaţiuni.

Marina Regală a fost citată prin ordin de zi, pe întreaga armată, pentru faptele eroice repurtate de bravele unităţi marinăreşti în operaţiunile pe Marea Neagră împotriva bolşevicilor.

XV. SPECTACOLE.

In seara de 4 Aprilie 1941, a fost spectacolul „Vasul fantomă" la Opera Română din Bucureşti, dat sub patronajul Ligii Navale, dela care s'a obţinut reţeta de 176.820 lei, iar din cota cuvenită Ligii, de 76.728 lei, a fost înaintată la preşedenţia consiliului de miniştrii suma de 70.000 lei, pentru ajutorarea familiilor ostaşilor căzuţi la datorie în zilele de 21-24 Ianuarie 1941. Centrala L. N. R., drept confirmare şi mulţumire a sumei donate, a primit, dela preşedenţie, o diplomă semnată de mareşal, o medalie cu efigia mareşalului şi broşura în care a fost trecută suma (la pag. 113). La acel spectacol a asistat şi d-l general Hansen, comandantul militar german.

Un mijloc de propagandă pentru marină, la filialele noastre şi în diferite localităţi din ţară, este şi cinematograful, cu filme cu subiecte, jurnale şi privelişti marinăreşti. Asemenea spectacole, dacă din punct de vedere material nu aduc beneficii, în schimb, ca mijloc educativ şi moral, obţin rezultate satisfăcătoare, în special în rândul tineretului şcolăresc, al premilitarilor şi al soldaţilor. Campania cinematografică, prin delegatul centralei Ligii, a durat între 15 Septembrie 1941 şi 31 Martie 1942, rulându-se filme în Alba-Iulia, Sibiu, Arad, Timişoara, Craiova, Brăila, Galaţi, Constanţa şi Braşov. Intre alte filme, am mai avut şi filmul „Războiul nostru sfânt"; pus la dispoziţiune, dintr'o largă înţelegere, de către d-na Danielescu, din ministerul propagandei naţionale, şi două jurnale dela serviciul propagandei germane aflat în România; întâiul film conţine şi acţiunile marinei Regale române, pe Mare şi Dunăre. Notăm în deosebi concursul acordat de organele pregătirii premilitare, mai cu seamă d. lt.-colonel Cezar Petrescu, dela Braşov, apoi d. dr. Pop, primarul oraşului Arad, d. dr. Porumb, directorul general al cinematografelor comunale din Timişoara, d. general de divizie Şerb din Sibiu, d. general comandantul garnizoanei Constanţa.

Iată situaţiunea campaniei cinematografice înfăţişată în acest tabel:

LOCALITĂŢILE	Nr. spectacolelor	Numărul spectatorilor		
		Civili	Militari	Total
Alba-Iulia	3	700	1200	1900
Sibiu	7	1960	2100	4060
Arad	4	1600	1240	2840
Timişoara	6	2100	1700	3800
Craiova	6	1600	2540	4140
Brăila	2	700	—	700
Galaţi	4	1900	300	2200
Constanţa	12	3500	2600	6100
Braşov	32	12000	3000	15000
		Total general . .		40740

XVI. DONAŢIUNI.

Menţionăm gesturile simbolice făcute de d-ra profesoară **Elena Irinescu,** prin donaţiunea de 1.000 lei şi d. avocat **Aurel Micşunescu** de 500 lei, pentru premierea a celor mai bune poezii marinăreşti făurite de ostaşii — marinari, pe care le-am mai notat (la cap. XIII) în această dare de seamă.

Deasemenea d-na **Irina M. Constantziu** a donat un bon pentru înzestrarea armatei, în valoare de 5.000 lei, destinat să fie înmânat unui soldat-marinar care să se fi distins, în mod deosebit, în luptele împotriva bolşevicilor, — donaţiune făcută prin d-l ministru-amiral N. Păiş.

Ca admiraţie pentru vitejia marinarilor noştri, marele armator, din Brăila, d-l **G. Ghenciu,** a donat suma de 200.000 lei, pentru familiile marinarilor căzuţi la datorie, sau pentru luptătorii rămaşi infirmi depe urma actualului război.

De asemenea d-l avocat **Calust Asvadurov,** statornic iubitor al marinei şi preşedinte al filialei L. N. R. Cetatea-Albă, a donat 5 (cinci) hectare de pământ, în acelaş scop arătat mai sus.

D-l **C. Alimănişteanu,** admirator al mării şi legat de Mare şi de marinari, a donat 50.000 lei pentru ofiţerii şi echipajele navelor noastre cari au dat la fund distrugătorul sovietic „Moscova"; totodată d-sa a mai făgăduit încă oferirea a câte 50.000 lei pentru fiecare navă inamică dată la fundul apelor noastre.

Prin stăruinţa d-lui **M. Zărnescu,** Şeful oficiului de port Hârşova, s'au adunat, de „Ziua marinei" 1941, lei 17.700, pentru familiile marinarilor căzuţi la datorie în război.

Cu prilejul conferinţei ţinută de d. c.-amiral **C. Negru,** la Câmpu-Lung (Muscel), s'a adunat, prin filiala L. N. R. locală, suma de 902 lei, cu aceiaşi destinaţie.

D. vice-amiral **I. Bălănescu,** fost comandant al marinei Regale, a donat suma de 10.000 lei, depuşi pentru bravii noştri marinari, cari s'au distins prin fapte de arme în actualul război, însoţind frumosul gest cu o scrisoare plină de admiraţie pentru acei marinari.

D-na **Virginia Scodrea,** soţia regretatului vice-amiral V. Scodrea, fost comandant al marinei, a donat 10.000 lei, în acelaş scop.

D. lt. comandor **E. Vlasopol,** a donat suma de 141.273 lei, — solda şi accesorile de când a fost concentrat, — în acelaş scop.

In Constanţa s'a creiat un fond denumit „ajutorul marinarilor", din iniţiativa d-lui comandor **Oct. Butaş,** cu scopul destinat pentru marinarii meritoşi.

S'au mai primit mici donaţiuni, în bani, dela fabrica „Stela", 2.000 lei, precum şi dela d-nii: Robanser Frantz, 1.000 lei; Victor Mofei şi Duţescu, 440; Torşan Dumitru, 550; Faraudo Louis, 260; Gonta Romulus, 200; Ion Felbab, 200; Marcela Ionescu, 200; Radu Sarinea, 200 şi Ion Popa, 100 lei.

La timp, organele în drept au mulţumit tuturor acestor donatori; iar noi, şi pe această cale, aducem mulţumirile noastre acelor donatori cari au trimis sumele, sau au făcut acte de patriotism prin Liga Navală.

XVII. RĂSUNETE IN PUBLICISTICA.

Din ce în ce mai afirmativ se manifestă întreaga noastră presă, în deosebi acea de mare tiraj, arătându-şi interesul faţă de problemele marinăreşti; iar diferite dări de seamă, despre activitatea Ligei Navale, din timpul anului, fac obiectul reportajelor privitoare la conferinţe, întruniri de comitete şi adunări generale ale Ligei. Toate asemenea articole, studii şi reportagii, publicate în mare, sunt urmărite de secretarul nostru general, nescăpându-i nimic neluat în seamă, apoi pe cele mai multe din acestea le reproduce în paginele revistei „Marea Noastră". Tot aci sunt reproduse şi faptele de arme repurtate de unităţile marinei şi citările acestora. Aşa, dar, în revista noastră se oglindesc reflexele întregei prese române.

Iată titlurile câtorva articole publicate în presă şi reproduse în revista „Marea Noastră": **Innotul sport de bază** (nr. 4-5, 1941) după „Universul-Sport"; **Marinarii noştri; Marina şi cruciada antibolşevică** (nr. 6-8, 1941); **Un vis împlinit. Scufundarea distrugătorului Moscova** (idem, după „Curentul"); **Marina şi Basarabia** (idem); **România la gurile Dunării; importanţa intercontinentală a drumului Dunăre-Salonic; Dunărea în viitoarea ordine europeană** (idem); **De ziua marinei** au publicat toate ziarele, din Capitală şi ţară, articole elogioase; reportagii de război (au fost publicate în întreaga presă); au publicat articole şi ziarele şi revistele străine; **Corelaţia dintre ape şi păduri** (nr. 9-10, 1941, după „Curentul"); **Marina noastră comercială** (după „Unirea"); **România în traficul maritim de mâine** (după „Universul"); **Importanţa serviciilor maritime** (după „Excelsior"); **Desvoltarea marinei noastre comerciale** (după „Argus"); **Dreptul nostru la Mare** (după „Acţiunea"); **Expansiunea comerţului nostru pe Mare** (după „Universul"); **O politică a Mării** (nr. 11-12, 1941, după „Curentul"); **Marina română elogiată de ziarele germane** (idem, după „Viaţa"); **România la gurile Dunării,** 1853—1941, de general M. Schina (după „Unirea"); **Importanţa Dunării în organizarea marelui spaţiu economic european** (după ziarul „Gazeta Comerţului"); **Forţa noastră maritimă** (nr. 1-2, 1942, după „Porunca Vremii"); **Marina noastră** (după „Viaţa"); **Dunărea rută principală de comunicaţie între Marea Nordului şi Marea Neagră** (după „Argus"); **Dunărea şi pericolul rusesc la gurile sale** (nr. 3-4, 1942, după „Tribuna", dela Braşov); **Marea ca factor de apărare; Dunărea ca mijloc de comunicaţie pentru vasele mari; Transformarea Dunării în auto-stradă fluvială şi maritimă** (după „Curentul"); **Dunărea şi destinele româneşti** (după „Universul"); **Primatul românesc la Marea Neagră** (după „Acţiunea"); **Nistrul în literatură** (după „Dacia").

Mulţumim, şi pe această cale, tuturor ziarelor cari au consacrat pagini pentru marină.

XVIII. LEGĂTURI ŞI COLABORĂRI.

Am publicat, la timp, în revistele noastre, diferitele participări la manifestările publice ce au avut loc în Capitală şi în ţară, păstrând astfel legătura cu toate organizaţiile, asociaţiile şi autorităţile de Stat şi particulare cari au lucrat pentru marină, împlinind, în acest chip, serviciul de continuă colaborare între acele elemente şi Liga noastră. Avem conştiinţa că ne-am achitat de toate obligaţiunile şi datoriile fie că centrala noastră a fost chemată, fie că noi am provocat, spre a răspunde **prezent,** la acţiune, în misiunea de propagandă pentru scumpa şi nepreţuita noastră marină. Deci, veghem la continua legătură şi colaborare, persistând prin sentimentul pasiunei acelui iubitor pătimaş pentru ape, Mare, Dunăre, marină şi marinari, până când toată suflarea românească, dela mic la om matur, are să înţeleagă, să aprecieze şi să ajute elementele de producţiune maritimă.

XIX. STATUTUL L. N. R.

In conformitate cu articolul 93 din Legea persoanelor juridice, prin sentinţa nr. 13, 28.V.1941, rămasă definitivă, Tribunalul Ilfov a aprobat modificările aduse statutului asociaţiei Ligei Navale Române, cu sediul în Bucureşti, str. Spiru Haret, 6, aşa cum au fost votate în adunările generale extraordinare dela 19.V.940 şi 9.II.941, după cum sunt prevăzute în actele autentificate la tribunal, notariat, Ilfov, sub nr. 6471 din 26 Februarie 1941 şi nr. 16220 din 9 Mai 1941, pentru care s'a făcut menţiune în registrul de persoane juridice al acelui tribunal sub nr. 14, 1928, unde este înscrisă asociaţia (vezi rev. „Marea Noastră" nr. 6-8, 1941, pag. 138). Acest statut fiind perfectat, este pus la punct şi a devenit executoriu.

XX. MEMBRI CORESPONDENŢI.

Experienţa, din ce în ce mai afirmativă, dela conducerea centrală a Ligei, ne-a dus la rezultatul ca în localităţile unde nu există filiale, dar se activează; acolo unde se descoperă că sunt oameni inimoşi, dornici de lucru pentru marină; sau până la înfiinţarea filialei, să numim membri corespondenţi, locali, autorizaţi ai centralei L. N. R., cari să fie întăriţi cu puteri executorii, în conformitate cu art. 62 din statutul nostru.

Până în prezent, în acest an, au fost numiţi membri corespondenţi:

D. **Octavian Vasiliu,** în comuna **Gura-Ocniţei,** judeţul Dâmboviţa.

D. **Victor Podico,** în comuna **Chilia-Nouă,** judeţul Chilia.

D. **Mihail Cernescu,** ofiţer de rezervă şi publicist, în oraşul Chişinău: str. Dragoş-Vodă, 3.

D. **Emilian Niculescu,** locotenent de marină, în rezervă, în oraşul **Bacău:** str. Ştefan-cel-Mare, 29.

Pe măsură ce constatăm prezenţa unor persoane înzestrate cu anumite calităţi, care să fie iubitoare de marină şi Ligă, vom autoriza numirea pentru fiecare ca **membru corespondent,** în diferite localităţi din ţară, până la înfiinţarea de filiale cari cer un minimum de 30 membri, majori, activi (conf. art. 48 al. b. din statut).

PARTEA II

A. ADMINISTRAŢIA L. N. R.

I. **Sediul** central al Ligei se găseşte în acelaş local, datorită înţelegerii conducerii superioare a **Băncii Naţionale a României,** care apreciază la justa valoare opera ce desfăşoară atât Liga Navală Română, cât şi societatea „Salvamar", care ocupă acelaşi imobil (str. Spiru Haret, 6). Preocuparea permanentă a Ligei este să aibă un sediu propriu, în care să se adăpostească, în viitor biurourile, muzeul, expoziţiunea, revistele, biblioteca, depozitul materialelor şi un magazin divers cu librărie, informaţii, călătorii, excursiuni, etc., pentru publicul doritor. Insemnăm, aci, acest proect — program, pe care l-am arătat şi anul trecut, pentru a fi întipărit în sufletul viitorimei spre a-l urmări şi realiza la Liga Navală. Chestiunea sediilor filialelor noastre, din ţară, este continuă prezentă, neputând a o rezolva nici până acum, mai cu seamă în actualele împrejurări, când o asemenea chestiune nu poate să fie hotărîtă definitiv, ci să aşteptăm sfârşitul evenimentelor cari sunt în preocupările tuturor. Până atunci, rugăm pe şefii autorităţilor civilo-militare să îngădue ca filialele să-şi aibă sediile asigurate.

II. **Personalul** centralei Ligei deşi redus, a făcut cu acelaşi devotament faţă sporirii lucrărilor, odată cu continuele înscrieri de membri ai Ligei şi abonaţii revistelor.

In dorinţa, ce avem, ca să dovedim întreaga noastră solicitudine pentru funcţionarii statornici, ai centralei L. N. R., menţionăm faptul asigurării lor, cu începere din acest an, prin asigurările sociale ce ţin de ministerul muncii.

III. **Cotizaţiile** pentru membrii majori şi juniori, care au fost în anul precedent, până la 1.IV.942, de 240 şi 120 lei pentru majori, şi 24 lei pentru juniori, primind în schimb revistele şi broşurile, în plus având oarecare înlesniri la tarif pentru călătorii şi magazine, pe baza carnetelor, nu mai pot rămâne aceleaşi, datorită scumpetii hârtiei pentru tipăritul revistelor şi publicaţiunilor, pe care le editează L. N. R. De aceea, pentru viitor, aceste cotizaţii trebuesc mărite, — căci toate felurile de publicaţiuni, ce apar în ţară, şi-au ridicat tarifele.

IV. **Bugetul** centralei L. N. R., alcătuit pe timpul 1.IV.941—31.III.942, fixat la 3.400.000 lei, la venituri şi cheltueli, a fost cu chibzuială întrebuinţat, aşa că a dus la o încheere mulţumitoare. Acest rezultat se datoreşte subvenţiunei acordate de subsecretariatul de Stat al marinei, în fruntea căruia avem pe d. c.-amiral-adjutant N. Păiş, harnicul şi inimosul nostru preşedinte, care se găseşte pe aceeaşi linie de înţelegere a predecesorului său, d. general-adj. Paul Teodorescu, acel care, cel dintâi, a apreciat, perfect de bine, misiunea ce are de îndeplinit Liga Navală faţă de marină şi marinari.

Prezentăm, prin darea de seamă de faţă, încheerea la finele bugetului actual, bazată pe acte întocmite de şeful serviciului contabilităţii centralei L. N. R., acte cari au fost verificate de d-nii cenzori şi vizate de noi (preşedintele şi secretarul general).

Ca măsură de prevedere şi siguranţă administraţia centralei Ligei a socotit necesar să procure hârtia trebuitoare pentru tipăritul revistelor şi publicaţiunilor, în cursul anului, măsură care s'a dovedit, la timp, a fi fost bună şi cu chibzuinţă luată.

V. **Fondul de rezervă** al centralei L. N. R. se ridică la suma de **750.000 lei.**

VI. Efecte de stat ale centralei sunt în valoare (ca şi în anul precedent) de 828.954 lei.

Ceeace ne dă un total (mai sporit ca în anul trecut) de lei 1.578.954.

VII. **Filialele Ligei Navale Române** s'au putut vedea în această dare de seamă (la capitolul VI), în cât, faţă de grelele împrejurări, la care toată lumea e supusă, putem mărturisi că instituţiunea noastră, în general, se găseşte într'o situaţiune satisfăcătoare, numărul membrilor sporeşte, filialele continuă să acţioneze în bune condiţiuni, iar numărul persoanelor care îşi exprimă dorinţa să iea fiinţă noui filiale, ne bucură mai deseori. Domnii preşedinţi ai filialelor au fost bine secondaţi de membri din comitet şi de ceilalţi membri înscrişi. Filialele au administrat bine; bugetele acestora au fost alcătuite după normele centralei; situaţiile şi actele ne-au fost, la timp, înaintate şi verificate de noi, apoi aprobate; activitatea culturală, prin continuă propagandă, a fost bine desvoltată; iar acolo unde ni s'a cerut concursul l-am dat imediat, prin trimitere de conferenţiari, sau filme cinematografice şi premii cu diplome pentru decernare elementelor tinere. A fost, în tot timpul anului, strânsă legătură de colaborare între filiale şi centrală. Sperăm, când viaţa va reintra în normal, Liga Navală să-şi desvolte activitatea şi mai mult, iar ramificaţiile prin filiale, să se extindă pe întreaga suprafaţă a teritoriului ţării. Filialele pe cari le-am descris în anul precedent, în capitolul „Scurt istoric al filialelor pierdute" (vezi pag. 40-48 din darea de seamă anuală pe 1 Ianuarie 1940—31 Martie 1941), nădăjduim să fie reînfiinţate şi să înceapă să reactiveze tot atât de bine ca şi celelalte filiale din ţară.

B. INCHEERE.

Precum am expus, în darea noastră de seamă, se poate constata că Liga Navală, în linii generale, se prezintă, la 1 Aprilie 1942, într'o situaţiune bună. Cercul de desvoltare se lărgeşte văzând cu ochii. Numărul aderenţilor iubitori ai apelor şi marinei sporeşte zilnic, am putea spune. Programul nostru de lucru a continuat să fie intensificat în bune condiţii, fără să fi fost stingherit de starea de război în care ţara se găseşte de un an de zile. Conducătorii Ligei, dela centru şi filiale, au găsit înţelegere şi concurs pretutindeni. Tinerii ca şi maturii — armonizaţi în întâlnirea generaţiilor diferite, sub flamura Ligei Navale Române — au arătat că au acelaş unic suflet şi aceiaş singură preocupare faţă de problemele şi năzuinţele marinei. Remarcăm că au crescut, sub ochii tuturor membrilor săi, sentimentele de prestigiu şi admiraţie pentru marină prin splendidele fapte de arme repurtate în operaţiunile navale împotriva bolşevicilor pe Dunăre şi Mare, de către mica dar brava noastră marină de război. Este momentul să ne oprim şi să exprimăm aceste sentimente, prin vii aclamaţiuni, pe care toţi membri Ligei, de aici şi din ţară, le au pentru cadrele şi echipagele marinăreşti, ofiţeri şi trupă. Ne bucură faptul şi suntem fericiţi să constatăm că aprecierele despre importanţa şi folosul marinei, pentru noi românii, sunt din ce în ce mai convingătoare şi că în afara cercurilor marinăreşti, există persoane străine de armă, civilii şi militarii dela uscat, cari iubesc şi lucrează cu dragoste şi devotament pentru creşterea potenţialului marinei noastre. Ii asigurăm, pe toţi aceşti buni români, că Liga Navală Română îşi va face şi mai departe datoria ca şi până acum, încredinţându-i, atât pe membri cât şi pe acei cari nu sunt membri, că **banul, fapta şi cuvântul,** îndreptate la Ligă, vor merge la bună întrebuinţare pentru marină.

Cu acest prilej, reînoim sentimentele noastre de dragoste fără de margini şi întregul nostru devotament faţă de M. S. Regele MIHAI I, Inaltul preşedinte de Onoare al Ligei Navale Române.

Totdeodată îl asigurăm pe d. Mareşal **Ion Antonescu,** Conducătorul Statului, membru de onoare al Ligei, de neclintita noastră credinţă, de nestrămutata convingere pe care o păstrăm, în victoria finală a armatei române şi admiraţia ce i-o îndreptăm pentru toate înfăptuirile realizate întru înălţarea scumpei noastre Patrii.

Preşedinte activ al L. N. R.

C.-amiral-adj. NICOLAE PĂIŞ

Secretar general

Comandor A. NEGULESCU

RAPORTUL CENZORILOR

Subsemnaţii, censori ai Ligii Navale Române, asociaţie pentru propagandă şi apărarea intereselor ţării pe apă, procedând în diferite rânduri la verificarea gestiunii pe anul 1941—1942, am constatat că înregistrarea veniturilor s'a făcut conform chitanţelor de încasare şi în mod regulat; de asemenea actele justificative de cheltueli sunt prevăzute cu aprobările legale, iar registrele de casă şi contabilitate sunt ţinute în ordine.

Din verificările făcute la finele anului am constatat că situaţia veniturilor şi cheltuielilor este următoarea:

Incasările din cotizaţii, abonamentele la reviste, subvenţii, calendar, insigne, carnete de membru, cărţi, broşuri, etc.	3.435.192
Cheltueli generale ca: salarii, încălzit, luminat, furnituri, imprimate, editarea revistei, calendar, expediţii, propagandă cinematografică, conferinţe etc.	3.177.427
Sold excedent	257.765

Activul Ligii se compune din:

Cassa — numerar la 31 Martie 1942		356.000
Cassa de Depuneri — Fond rezervă depuşi în numerar	750.000	
Efecte publice cu val. nom. 908.500 şi valoare de cumpărare	828.954	1.578.954
Garanţii Soc. de Electr. p. lumină .		805
Imprumut filiala Constanţa		366.000
Mobilier		1
Filialele — sold debitor cu val. produselor asupra lor	215.009	
Căpităniile, sold debitor cu val. produselor aflate asupra lor	26.364	241.373
TOTAL		2.543.133

Găsim cu cale să scoatem, în evidenţă importanţa sumelor ce s'au primit de către Liga Navală, atât dela particulari, cât şi dela autorităţi, ca donaţii şi subvenţii, cari pentru anul 1941—42, s'au ridicat la suma de 2.070.965 lei.

Având în vedere cele constatate şi expuse de noi, în baza prevederilor art. 46 şi 47 din noul statut, propunem şi vă rugăm, Domnilor membri, să binevoiţi a da descărcarea bănească comitetului de direcţie de gestiunea sa pe anul 1941—42.

Censori: Ing. Insp. G-ral **N. Georgescu**
Ing. Insp. G-ral **I. Ghica**
Avocat **Asvadurov**

BILANTUL
LIGII NAVALE ROMÂNE
INCHEIAT LA 31 MARTIE 1942

ACTIV

1	Cassa — numerar la 31 Martie 1942		356.000
2	Cassa de Depuneri - Fond rezervă - depus în numerar	750.000	
3	Efecte publice (val. nominală) . . 908.500	828.954	1.578.954
4	Garanţie Soc. de Electricitate . . .		805
5	Imprumut filiala Constanţa		366.000
6	Filialele — sold debitor cu val. produselor as. lor	215.009	
7	Căpităniile de porturi — sold debitor cu val. produselor as. lor	26.364	241.373
8	Mobilier		1
	Total . .		2.543.133
	CONTURI DE ORDINE		
1	Filiala Cetatea Albă în păstrare . .	100.950	
2	„ Chişinău „ . . .	25.900	
3	„ Cluj „ „ . .	3.359	130.209

PASIV

1	Fondul de rezervă statutar L. N. R. .	1.578.954	
2	Soldul creditor al produselor L.N.R. .	241.373	
3	„ diverse conturi	722.806	2.543.133
	Total . .		2.543 133
	CONTURI DE ORDINE		
1	Filiala Cetatea Albă	100.950	
2	„ Chişinău	25.900	
3	„ Cluj	3.359	130.209

CONTUL DE PROFIT ŞI PIERDERI
INCHEIAT LA 31 MARTIE 1942

DEBIT

1	Salarii		924.000
2	Luminat, încălzit, telefon şi întreţinere		112.109
3	Expediţii, furnituri, imprimate, etc. .		69.271
4	Confecţionare de insigne, carnete şi diverse		101.949
5	Remize încasator		96.470
6	Propagandă prin conferinţe, cinematograf, etc.		209.325
7	Premii pentru concursuri nautice, înnot si lucr. marinăreşti		38.921
8	Diferenţă neacoperită la editarea revistei		432.069
9	Costul a 125.000 coale hârtie pentru revistă		163.172
10	Excedentul anului acesta		257.765
	Total . .		2.405.051

CREDIT

1	Cotizaţii	115.937
2	Calendarul pe 1942	105.869
3	Cărţi, broşuri, etc.	33.273
4	Diverse venituri	79.007
5	Subvenţii şi donaţii	2.070.965
	Total . .	2.405.051

Verificat bilanţul şi Contul de Profit şi Pierderi şi găsit conform cu registrele

Preşedinte L. N. R.
C. Amiral Adjutant
N. PĂIŞ

Secretar general
Comandor. A. Negulescu

Cenzori { Ing. Insp. general *N. Georgescu*
„ „ „ *Ioan I. Ghica*
Avocat . . . . . *C. Asvadurov*

Contabil,
N. Eanescu

Activitatea filialelor.

TULCEA.

Pentru acest an putem constata că veniturile au fost mai mici ca anul trecut iar bilanţul deficitar din cauză că, deşi s'a făcut propagandă intensă, dar din cauza războiului nostru sfânt pentru întregirea neamului, majoritatea membrilor au fost mobilizaţi şi plecaţi din localitate la datorie.

Ambarcaţiunile filialei au fost puse la dispoziţia Regimentului din localitate pentru trebuinţele sale.

„Ziua apelor", nu s'a serbat, iar de „Ziua Marinei", 15 August 1941 s'a oficiat în localitate la Catedrala Sfântului Niculae un serviciu religios în prezenţa autorităţilor militare şi civile pentru pomenirea eroilor marinari, când s'a făcut şi pomenirea lor.

La 18 Ianuarie 1942 în continuarea propagandei marinăreşti s'a ţinut o conferinţă organizată de centrala din Bucureşti cu concursul liceelor locale.

Serbări nu s'au putut face pentru sporirea veniturilor filialei, din cauza împrejurărilor.

Comisia cenzorilor constată cu mulţumire că deşi filiala este deficitară în acest an, totuşi comitetul rămas al filialei a depus o muncă rodnică pentru propaganda marinărească.

Cu această ocazie constatăm că pe lângă ambarcaţiunile filialei în bună stare, o parte fiind deteriorate, sau distruse, filiala mai posedă ca efecte şi numerar următoarele sume: Lei 2400 în 4 bonuri de Inzestrare a câte Lei 500 cu numerile 262175/ 6, 7 şi 78; şi 4 bonuri a câte lei 100 cu numerile 422475/ 6, 7 şi 78; lei 313 în recipisa consemnare 10044/940 fond rezervă 1938, lei 2896 în recipisa consemnare Nr. 127/941 fond rezervă 1940 şi lei 422 în fond rezervă în recipisa consemnare Nr. 8601/942, fond rezervă 1941.

Verificând gestiunea financiară pe anul 1941 comisia cenzorilor o găseşte în perfectă regulă, propunând aprobarea gestiunei financiare pe anul 1941.

CONSTANŢA.

In cursul acestui an activitatea Filialei L. N. R. Constanţa a fost redusă din cauza evenimentelor prin care în special a trecut Constanţa, limitându-se la încasarea cotizaţiilor şi distribuirea revistelor d-lor abonaţi şi membri ai acestei Filiale.

De Ziua Marinei s'au oficiat slujbe religioase pentru pomenirea Eroilor Marinari din războaiele 1913, 1916 şi din actualul război, la toate bisericele din localitate, fără a avea caracter oficial.

In cursul anului au avut loc trei reprezentaţii cinematografice sub patronajul acestei Filiale, rulându-se filmele:

1. Băeţi în Uniformă, cu jurnal S.O.S.
2. Lordul Jeff cu două jurnale de propagandă.
3. Războiul Nostru Sfânt cu o complectare.

Toate la un loc au adus un beneficiu net de 26.979 lei având pe deasupra şi un strălucit succes moral.

Deşi am prevăzut în budget pentru încasări de cotizaţii şi abonamente la Revista „Marea Noastră", suma de lei 156.000, din cauza situaţiei special creiate Constanţei cu ocazia războiului, nu s'a putut încasa pentru cotizaţii decât 139.710 lei, mulţi membri ai acestei Filiale plecând din Constanţa şi totuşi totalul încasărilor au întrecut prevederile budgetare cu 8.814 lei, iar cheltuelile au fost cu 31.995 lei mai mici faţă de prevederile budgetare, după cum se constată şi din procesul verbal, raport al domnilor cenzori.

In cursul anului trecut o parte din mobilierul acestei Filiale a fost împrumutat C. II A. din localitate spre folosinţa d-lui comandant al acestui corp.

Cu ocazia plecării C. II. A. din localitate, am retras acest mobilier şi l'am depozitat într'o cameră la Şcoala Navală.

Centrala L. N. R. ne-a aprobat ca o parte din acest mobilier să-l împrumutăm la Cartierul Diviziei de Mare, unde se păstrează în mai bune condiţiuni.

CAMPULUNG-MUSCEL.

1. Această Filială a funcţionat în anul 1941—42 cu următorul comitet:

Preşedinte: Lt.-Colonel rez. Babeu Zaharie, fost în cadrele Comenduirei Pieţei C. Lung-Muscel.

Vicepreşed. Lt.-Colonel Petrescu Vasile, din Cercul de Recrutare Muscel.

Membrii: Maior Mironescu Petre şi Plot. Major Samuilă Gheorghe, ambii din Cercul de Recrutare Muscel.

Casier: Plot. Major Ad-ţie Vâlceanu Marcu, din Cercul de Recrutare Muscel.

2. Sediul Filialei a funcţionat anul acesta în localul Cercului de Recrutare Muscel.

3. In cursul anului 1941-42 s'au înscris un membru major şi 8 juniori şi s'au mai retras încă 23 membri majori, toţi aceştia din ofiţerii şi subofiţerii regimentului 30 Dorobanţi Muscel P. A. cari în cursul acestui an au fost pe front.

Deci numai datorită evenimentelor de astăzi filiala a rămas azi cu 25 de membri.

4. Sumele încasate de această filială dela toţi membrii au fost contabilizate şi lichidate aşa după cum se poate vedea din bilanţul alăturat ce a fost încheiat pe ziua de 31 Martie 1942.

Ţinem să menţionăm că dacă răsboiul Sfânt nu se ivea această Filială avea să aibă o extindere şi mai mare faţă de anul 1939-40.

CĂLĂRAŞI.

Liga Navală Română Filiala Călăraşi-Ialomiţa, a luat fiinţă în vara anului 1940, urmărind cu stăruinţă realizarea scopului înalt al Ligei, de a desvolta spiritul de iubire de apă.

Având în vedere timpurile grele prin care trecem, nu am putut realiza un program bogat de activitate pentru atingerea scopului propus.

Cu preţiosul concurs dat de către membrii majori şi juniori, s'au putut atinge o parte din ţelurile propuse.

In cursul anului 1941-42, Filiala număra 36 membri majori şi 64 membri juniori, pe cari se poate conta.

Cu toate străduinţele Comitetului de conducere, din cauza evenimentelor, nu s'a putut organiza nici serbări, nici excursiuni, activitatea rezumându-se numai la realizarea bugetului, propagandă prin reviste, rularea filmului marinăresc trimis de către Centrala L. N. R. şi conferinţa ţinută de d-l Apostol Culea în ziua de 1 Februarie 1942.

Ziua Marinei a fost sărbătorită doar printr'un serviciu religios la Catedrala din Călăraşi, cu care ocazie d-l preşedinte al Filialei Eugen Cialîc a ţinut o cuvântare, arătând însemnătatea zilei de 15 August.

Aceasta ar fi în puţine cuvinte activitatea noastră în anul expirat, iar pentru exerciţiul în curs, dacă evenimentele ne vor permite, credem că vom realiza un program mai bogat.

T.-SEVERIN.

In scopul de a difuza cât mai adânc dragostea pentru marină şi pentru cunoaşterea intereselor noastre, în ceeace priveşte desvoltarea mijloacelor de comunicaţie pe apă, atât din punct de vedere comercial cât mai ales din punct de vedere naţional, am primit colaboratori din toate compartimentele de activitate ale soocietăţei româneşti din localitate.

Datorită activităţii membrilor comitetului, filiala noastră numără astăzi 122 membrii activi şi sperăm ca în cursul noului an, numărul membrilor să fie cu mult sporit.

In ceeace priveşte aducerea la îndeplinire a punctelor din programul de activitate al Ligii Navale Române, cu părere de rău trebuie să constatăm că, din cauza evenimentelor prin care trece ţara noastră de un timp, activitatea comitetului filialei a fost la rândul ei mult stânjenită.

Menţionăm că la 15 August, a fost organizată **Ziua Marinei**

mul s'a sărbătorit în cadrul sobru pe care-l impun împrejurările actuale.

Cu acest prilej s'a făcut pomenirea tuturor eroilor marinari căduţi în campaniile din 1877, 1913, 1916—1919 şi în actualul război, prilejuind astfel momente de adâncă reculegere, spre a înţelege toată măreţia jertfei lor.

In acest scop s'au oficiat, la bisericele din localitate, câte un parastas pentru eroii marinari, căzuţi la datorie, iar la orele 11 un Te-Deum la biserica Catedrală în prezenţa autorităţilor militare şi civile şi a unei numeroase asistenţe şi membrii L. N. R., urmat de pelerinajul la Monumentul Eroilor, unde s'a depus o ancoră de flori, în amintirea eroilor cari ne-au dat cel mai înălţător exemplu de iubire de patrie.

BRAŞOV.

a) La 15 August 1941, s'a oficiat o slujbă religioasă, la troiţa Pregătirii Premilitare, — pentru pomenirea eroilor marinari.

b) tot la această dată s'a deschis o expoziţie, cu concursul Centralei L. N. R. şi-a intreprinderilor industriale din localitate, în special prin al Uzinei „Astra".

c) s'a organizat şi s'au ţinut următoarele conferinţe:

— la data de 14.XII.941, conferinţa „Legende, Tradiţii şi Superstiţii despre mare", de către D-l C. Amiral Negru;

— la data de 18.I.942, — conferinţa „Marinarii Noştri" de către D-l Comandor Negulescu Aurel;

— la data de 15.III.942, — conferinţa „Istoria se repetă" desvoltată tot de D-l Comandor Negulescu Aurel;

— tot în ciclul conferinţelor din acest an, intră şi conferinţa D-l Comandor P. Popescu Deveselu, despre „Acţiunea Marinei Noastre în actualul războiu" ce s'a ţinut în ziua de 19 Aprilie a.c.

Toate conferinţele s'au ţinut în sala festivă a liceului „Dr. I. Mesota" punându-i-se sala la dispoziţie în mod gratuit de către D-l Prof. Bălăcescu, Directorul Liceului; singura conferinţă a D-lui Comandor P. Popescu Deveselu, s'a ţinut în sala cinematografului „Astra".

d) Concursurile ce s'au organizat şi ţinut în acest an au fost: un concurs literar ţinut cu elevele şi elevii liceelor din localitate; s'au prezentat 56 concurenţi.

Comisia la acest concurs a fost formată din toţi profesorii şi profesoarele de limba Română dela liceele de fete şi băeţi din localitate.

Premiile oferite au fost distribuite în ziua de 18.I.942, după conferintă, de către D-l Comandor Negulescu Aurel, secretarul Centralei L. N. R.

— un concurs ţinut cu elevelele şi elevii din clasa 4-a primară, la care s'au prezentat 81 candidaţi.

Comisia, la acest concurs a fost compusă din Inspectorul Şcolar judeţean, un director şi-o directoare dela şcoalele primare.

— un concurs de desen, la care s'au prezentat 60 de candidaţi, toţi elevi şi elevele din liceele din localitate.

Comisia a fost compusă din profesoarele şi profesorii de desen din localitate.

La aceste două concursuri premiile s'au distribuit în cadrul unei serbări ce a fost organizată de Inspectoratul Şcolar judeţean. Serbarea a avut un caracter public, având o reuşită foarte bună.

e) Reprezentaţii cinematografice.

— In mod periodic s'au reprezentat diferite filme la cinematografele „Astra" şi „Corso", la care a participat tineretul (elevi, elere de curs primar şi secundar) precum şi muncitorii.

— In fiecare Duminică, la cinematograful I. A. R., pentru muncitorii acelei uzine.

Deşi am fost solicitaţi şi de alte uzine de-a le organiza în interiorul fabricelor astfel de reprezentaţii, precum am fost solicitaţi şi de unele comune din Judeţ şi-am adus un aparat de cinematograf portativ al Centralei L. N. R., la Braşov, totuşi aceste reprezentaţii au fost foarte reduse, întrucât:

— unele uzine ca: Astra, Malaxa şi Voina, nu au săli care să se preteze la astfel de reprezentaţii;

la comune, deşi sunt săli destul de încăpătoare şi frumoase nu avem posibilitatea de a transporta nici aparatul şi nici filmele.

Acest lucru însă cred că se va putea înfăptui imediat ce vom avea posibilitatea de transport, sau uşurinţa lui.

Proecte pentru anul ce urmează:

Se va căuta a se duce o propagandă cât mai întinsă, pentru:

— a se majora numărul membrilor majori şi minori;

— a se organiza şi în vara acestui an o expoziţie, care sperăm să aibă un succes mult mai mare;

— se va organiza diferite concursuri: literare, desen-maritim şi de miniaturi.

— suntem în cercetare a se vedea cui aparţine strandul dela Dârste, pentru a se lua în arendă pe seama Filialei, în vederea exploatării pe timpul verii şi pentru a se putea organiza diferite manifestaţiuni.

GALAŢI.

In cursul anului 1941 activitatea filialei a fost mai redusă din cauza evenimentelor şi mai ales că circulaţia în porturi şi pe vapoare n'a fost complect permisă iar majoritatea membrilor mobilizaţi.

Totuşi am dat **o reprezentaţie de teatru şi cinematograf** cu jurnal marinăresc, la care publicul şi mai ales şcolarii au arătat un interes deosebit.

Am mai menţinut **propaganda prin împărţirea revistelor rămase nedistribuite** din cauza deplasărilor fără a se şti adresele, — la Spitalele de răniţi din localitate, şi la Institutul Militar de Educaţie pentru orfani şi fiii invalizilor de războiu, dela cari am primit mulţumiri. De exemplu: „Aduc cele mai frumoase mulţumiri Ligei Navale Române filiala Galaţi pentru revistele „Marea Noastră" destinate literaturei răniţilor noştri, ce îşi vor uita suferinţa prin citit: Spitalul Z. I. Nr. 206; „Institutul Militar de Educaţie a orfanilor şi fiilor invalizilor din războiu" mulţumeşte cu căldură pentru gestul D-voastră demn de laudă; „Spitalul Z. I. 207" exprimă cele mai calde mulţumiri atât din partea spitalului cât şi din partea răniţilor; „Spitalul Elisabeta Doamna, mulţumeşte frumos împreună cu răniţii, pentru cari aceste reviste sunt destinate, etc.

Ziua Apelor nu s'a serbat din cauza evenimentelor.

Ziua Marinei s'a serbat într'un cadru sobru şi plin de măreţie. S'a oficiat un serviciu divin în sala de recepţie a Palatului N. F. R., la care au luat parte toate notabilităţile oraşului în frunte cu D-l General Popescu, Comandantul Garnizoanei şi D-l Prefect al Judeţului, Colonel Goţescu, o Companie de Infanterie de Marină cu muzică şi Ofiţerii garnizoanei Galaţi.

Vorbeşte din partea D-lui Amiral Eustaţiu, reprezentantul camarazilor marinari de toate categoriile d-l Comandor Pompiliu Georgescu, după care asistenţa a trecut în piaţa Palatului, unde d-l Colonel Grecea, a vorbit ostaşilor despre importanţa zilei şi contribuţia dată ţărei de marinari.

Cu tot timpul neprielnic, avem înscrişi peste **500 de membrii din cari 357 au plătit cotizaţiile**, după cum se poate vedea din contul de gestiune, care se prezintă cu excedente.

Sperăm cu toată nădedeja în victoria finală, care odată cu măreţia evenimentelor şi fericirea scumpei noastre patrii, filiala noastră să ia un avânt cât mai mare.

CALAFAT.

Cu toate evenimentele istorice din ziua de 22 Iunie 1941 şi până în prezent, Filiala noastră şi-a continuat activitatea, mult mai bine ca în anul precedent, bine înţeles resimţindu-se în desvoltarea crescândă a membrilor înscrişi.

Mai constatăm cu mulţumire că Filiala Calafat ,prin d-l Ioan Cârstea, Secretarul Filialei, cu toată criza în care ne găsim, a reuşit a obţine înscrieri de noi membri, adică dela 1 Aprilie 1941, şi până la 31 Martie 1942, s'au înscris încă 102 membri majori şi 3 membri juniori, total 104 membri şi încasând cotizaţiile la zi dela întregul număr de 166 membri majori şi 9 membri juniori.

Ca totdeauna prima noastră datorie este de a ne îndrepta gândurile la scumpii noştri dispăruţi, pe care Filiala i-a avut înscrişi ca membri şi aceştia sunt:

Alecu Antipa; Ioan St. Teodorof; Ioan Voinea, Căpitan Regimentul 31 Dorobanţi; D-tru Vizireanu, Căpitan Regimentul 31 Dorobanţi.

Scopul principal al statutelor L. N. R. din Bucureşti este de a propaga, răspândi şi întreţine în populaţie, spiritul Marinăresc, în masa mare a celor care iubesc **Dunărea, Marea şi Marina,** precum şi gusturile **Sporturilor Nautice,** dar nu le cunosc, mai cu seamă **Tineretul.**

Filiala noastră recent înfiinţată, numai de 2 ani, are înscrişi membri majori 166, iar membri juniori, 9, Total 175.

IAŞI.

cuprinzând activitatea L. N. R. — Filiala Iaşi, — pe intervalul de timp dela 1 Aprilie 1939 la 31 Martie 1942.

I. — **Organizare.**

Liga Navală Română, — Filiala Iaşi, — a luat fiinţă pe ziua de 5 Noembrie 1938, în baza ordinului C. 4. A., — Stat Major, — Nr. 23.682 din 26.IX.938, sub conducerea şi administraţia:

1. Domnului General Comandant al Corpului 4 Armată, ca Preşedinte de Onoare;

2. Un Comitet de Direcţie şi Ad-ţie, compus din:

— Comandantul Secund al C. 4 A., ca Preşedinte activ;

— Membri:

— Primarul Municipiului Iaşi, ca Vice-preşedinte;

— Un Comitet compus din 23 membri, reprezentanţi ai autorităţilor civile şi militare; (instituţii de cultură, muncă, sănătate) pentru răspunderea şi desfăşurarea propagandei în rândurile poporului şi tineretului, spre a-i face să iubească MAREA NOASTRĂ şi pe marinari.

I. — **Activitate desfăşurată.**

1. Organizare de serbări, festivaluri, spectacole de cinematograf cu filme din viaţa marinărească, pentru răspândirea ideei în rândurile tineretului şi poporului.

a) In anul 1939—40, s'a organizat:

— Serbarea zilei apelor, care a avut loc la 25 Iulie 1939, în Strandul Iaşului. Cu această ocazie, s'a făcut o întinsă propagandă pentru atragerea tineretului spre a se înscrie ca membri a-i Filialei;

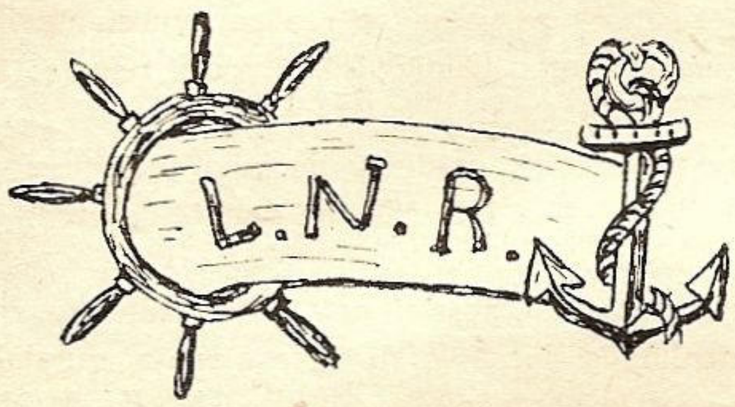
— Serbarea dela 15 August 1939 „ZIUA MARINEI" a avut acelaş caracter de răspândirea ideei în rândurile tineretului şi poporului;

b) In anul 1940—41 nu s'a organizat nici un fel de serbări, din cauza evenimentelor, prin cedarea vremelnică a Basarabiei şi Bucovinei de Nord.

Tot în acest timp, numărul membrilor, care în anul 1939—40 era de 400, în acest an a scăzut simţitor, neputându-se astfel realiza prevederile proectului de buget.

c) In anul 1941, activitatea Filialei s'a redus şi mai mult, prin decretarea mobilizării la 21.V.941.

Ziua Marinei, — la 15.VIII.941, — a fost sărbătorită cu un caracter special de reculegere, constând dintr'un serviciu divin, care s'a oficiat în toate bisericile din cuprinsul oraşelor şi satelor teritoriului Comandamentului 4 Teritorial, în care scop s'a dat ordinul Nr. 18, din 11.VIII.941, către toate Garnizoanele respective.



Ştiri din străinătate

BULGARIA

Noi construcţiuni navale. Potrivit informaţiilor sosite din Sofia, guvernul bulgar a hotărît construirea a 10 noi vapoare de transport a câte 5000 tone fiecare, cari vor fi destinate complectării parcului de vase ce deservesc navigaţia maritimă bulgară din Marea Neagră.

Pentru deservirea traficului maritim din Marea Egee, vor fi construite alte 6 vase de transport a câte 3.000 tone fiecare, iar pentru complectarea parcului de vase întrebuinţat în navigaţia dunăreană se vor construi 6 noi motonave, 6 şlepuri, 30 remorchere de şlepuri, 6 tancuri petrolifere, precum şi 2 vase de pasageri.

(*D. V. N.* Nr. 3/942)

CROAŢIA

Proect de construire a canalului Dunăre-Marea Adriatică. Guvernul croat studiază proectul de construire a canalului Dunăre-Marea Adriatică ce va străbate teritoriul croat. Prima porţiune a acestui canal va porni dela Vukovar şi va trece prin Vinkovici pentru a ajunge la Samac-Slavon, efectuând legătura între Sava şi Dunăre. Acest nou traseu va avea o lungime de 59 km. şi va scurta legătura pe calea apei dintre Vukovar şi Samac cu 416 km. Cheltuelile ce vor fi necesare pentru construirea acestei porţiuni însumează circa 500 milioane kuna.

A doua porţiune a acestei căi fluviale se va realiza prin reglementarea Savei, între localităţile Samac-Slavon şi Sisek şi a fluviului Kulpa până în sus de localitatea Karlstadt şi va necesita cam 300 milioane kuna.

A treia porţiune a acestei artere fluviale va fi formată de canalul care va face legătura dintre fluviul Kulpa şi Marea Adriatică şi care se va termina la Süsak. Construirea acestei ultime porţiuni va întâmpina greutatea anihilării considerabilelor diferenţe de nivel existente în acea regiune, greutăţi ce nu vor putea fi înlăturate decât prin amenajarea mai multor stăvilare.

(*Berliner Börsen Zeitung,* Nr. 20/942)

ITALIA

Construirea unui pod plutitor peste lacul Magiore. Cercurile interesate din localităţile Pallanzo şi Laveno au elaborat un proect de construire a unui pod plutitor peste lacul Magiore, care va reduce la numai 3 km. distanţa ce separă cele două oraşe şi care pe calea terestră este mult mai mare.

Acest proect prezintă o importanţă deosebită dat fiind că prin realizarea sa, legătura dintre calea ferată ce trece prin Simplon spre a ajunge la Milano, se va putea face într'un timp mult mai scurt.

(*N. F. A.* Nr. 4/942)

Transportarea mărfurilor aparţinând particularilor cu ajutorul vaselor auxiliare ale marinei de război. Printr'un decret publicat în Monitorul Oficial s'a permis transportarea mărfurilor aparţinând particularilor, numai cele asigurate, cu vasele ce au fost rechiziţionate de marina de răsboi. Taxele aferente acestor transporturi vor fi fixate de Administraţia Marinei de Război.

(*N. F. A.* Nr. 4/942)

PORTUGALIA

Legături maritime cu Statele Unite. In urma situaţiei care s'a creiat prin declaraţia de război făcută de Japonia Statelor-Unite,

American Export Lines" a comunicat biroului său din Lisabona că până la noi dispoziţiuni, vasele sale nu vor mai intra în acel port. Deoarece societatea „American Export Lines" este singura societate care a menţinut până acum legătura maritimă regulată cu Lisabona, înseamnă că pe viitor vasele de sub pavilionul Statelor-Unite nu vor mai apare în porturile portugheze. Liniile portugheze care fac curse regulate cu Statele Unite menţin însă mai departe, până la noi dispoziţiuni, cursele lor.

(*N. F. A.* Nr. 295/941)

Tonajul navelor americane de sub pavilionul Panamez.

Flota comercială a Republicei Panama a sporit dela începutul războiului cu 82 unităţi însumând un total de 420.000 tone. Acum totalul navelor sub pavilion panamez este de 270 reprezentând 1,75 milioane tonaj greu. Această sporire se datoreşte evident trecerii navelor nord-americane sub pavilionul Republicii Panama, pentru ca astfel să poată sluji transporturilor îndreptate spre Anglia. Printre aceste nave cedate sunt: 70 vase cisterne având un total de 390 mii tonaj greu. Pe de altă parte exercitarea navigaţiei sub pavilion panamez beneficiază de însemnate înlesniri fiscale.

SERBIA

Amenajarea portului Belgrad. După terminarea operaţiunilor de război, lucrările de amenajare a portului Belgrad au continuat cu ajutorul autorităţilor administrative germane.

Portul Belgrad se află pe malul drept al Savei şi este situat la câteva sute de metri de vărsarea Savei în Dunăre.

Noile instalaţiuni portuare se vor întinde până la podul Zemun (Zemlin). Intinderea totală a instalaţiunilor de cheiuri va avea 1.180 m. Din această lungime, s'au terminat 1.000 m. care s'au dat în exploatare. Instalaţunile noi sunt înzestrate cu utilajul technic necesar unei exploatări portuare moderne. In lungul cheiului se află două linii ferate, care leagă direct portul cu reţeaua căilor ferate sârbeşti.

O a treia linie ferată duce până la magazile portului. Contrariu celor prevăzute în proect, deocamdată magaziile au numai parter şi cuprind o suprafaţă de 4.500 m. p. In port sunt montate 6 macarale furnizate din Germania, cu o capacitate de 1,5—20 tone.

(*Zeitschrift für Binnen-Schiffhart.* Nr. 11/941)

SLOVACIA

Un nou tarif direct de transbordare dunăreană. Cu valabilitatea dela 1 Noembrie 1941, căile ferate slovace au introdus un tarif nou de transbordare pentru traficul de mărfuri prin Bratislava Pristav şi Bratislava Pristav Verejne Skladistia, în locul tarifului direct de transbordare al fostelor căi ferate cehoslovace.

Acest nou tarif se aplică pentru toate transporturile care sosesc pe calea Dunării din localităţile prevăzute cu taxe vamale la Bratislava Pristav şi Bratislava Pristav-Verejne Skladistia sau se transportă pe Dunăre din aceste porturi în localităţile prevăzute cu taxe vamale, printr'una din societăţile de navigaţie dunăreană, făcând parte din Uniunea denumită „Traficul comun de mărfuri al societăţilor dunărene".

In scrisoarea de trăsură, trebue să se treacă menţiunea: „Marfă de transbordare din... (ţara de expediţie sau staţia-port)", iar pentru transporturile care merg la export, se va trece şi societatea de navigaţie, care urmează să transporte mărfurile respective mai departe pe Dunăre.

In caz de împiedecare a transportului pe Dunăre, tariful poate fi aplicat chiar dacă transportul este efectuat mai departe în străinătate cu calea ferată. In special, trebue accentuat asupra faptului că taxele acestui tarif se aplică pe cale de restituire şi la transporturile care sosind din străinătate sunt surprinse pe Dunăre şi din cauza suspendării navigaţiei trebuesc transportate pe calea ferată dintr'un port dunărean străin spre Slovacia prin punctele de frontieră Ceklis sau Gan.

Noul tarif de transbordare se aplică nu numai la transporturile slovace de import şi export, ci şi la transporturile străine care traversează Slovacia prin Bratislava. (*N. F. A.*, Nr. 269/941)

SUEDIA

Inaugurarea oficială a canalului Falsterbo. Navigaţia pe canalul Falsterbo a început mai de mult, dar oficial exploatarea canalului a fost inaugurată abia la 1 Ianuarie 1942.

Situaţia flotei comerciale. La începutul lunei Ianuarie 1942, flota comercială suedeză era formată din 2.135 unităţi care totalizau 1,48 milioane TBR, respectiv 1,02 milioane TNR, dintre cari 433.247 TNR, erau vase de transport, 527.663 TNR motonave şi 62.700 TNR vase cu pânze. (*N. F. A.* Nr. 4/942)

UNGARIA

Construirea canalului Dunăre-Tisa. In anul curent s'a prevăzut pentru regularizarea fluviilor ungare o sumă de 50 milioane pengö, din care o mare parte a şi fost cheltuită. Bugetul ungar pentru anul 1942, prevede din nou sume importante pentru construcţiuni hidraulice. Intre altele sunt în curs pregătirile pentru construirea unui canal navigabil între Dunăre-Tisa. (*D. V. N.* Nr. 283/941)

● *Subvenţiile Statului pentru căile de navigaţie.* După cum rezultă din bugetul pentru anul 1942, subvenţia Statului de 3,5 milioane pengö pentru Societatea ungară de navigaţie fluvială şi maritimă, a fost menţinută mai departe.

Conform proectelor existente, parcul de vase al acestei întreprinderi va fi sporit. Deasemeni va fi continuată şi modernizarea şantierelor navale din Komarom.

Societatea de navigaţie dunăreano-maritimă (DETERT), fostă MEFTER va fi subvenţionată ca şi în trecut cu suma de 0,20 milioane pengö. Această societate, în anul curent, a pus în circulaţie două vase dunărene-maritime, iar în anul viitor parcul va fi sporit cu alte două vase similare.

Portul liber naţional Csepel, în anul trecut a avut un excedent important. Subvenţia acordată navigaţiei aeriene ungare în sumă de 2 milioane pengö a fost majorată în bugetul pe anul 1942 la 3 milioane pengö. Această măsură este justificată de cererile care au crescut foarte mult în urma măririi teritoriului ţării.

(*N. F. A.*, Nr. 259/941)

Amenjarea portului liber Csepel din Budapesta. In cadrul bugetului pe anul 1942 a fost prevăzută o sumă suficientă pentru amenajarea în continuare a portului liber Csepel din Budapesta. Intre altele, antreprizele pentru lână care în prezent au trei etaje, vor fi mărite cu încă trei etaje. In viitor vagoanele vor fi aduse direct în antrepozite aşa încât încărcarea nu va mai fi influenţată de vremea rea.

Tot în anul 1942 se va construi un antrepozit nou pe o suprafaţă de 3.000 m .p. şi cu o capacitate de 150 până la 200 vagoane pentru depozitarea diferitelor mărfuri.

In acelaş timp, pentru asigurarea instalaţiunilor din portul liber contra focului, în şantierele navale ale fabricei de maşini Ganz se construeşte un vas amenajat cu instalaţiuni moderne de pompieri.

(*N. F. A.*, Nr. 297/941)

Canalizarea fluviului Sio. Lucrările de canalizare a fluviului Sio, mulţumită cărora se va putea realiza importanta legătură fluvială dintre lacul Balaton-Dunăre-Tisa, vor fi reluate în primăvara anului 1942.

Durata acestor lucrări, cari vor necesita învestirea — conform proectului de deviz — a 7,2 milioane pengö, se crede că va fi de 6—7 luni.

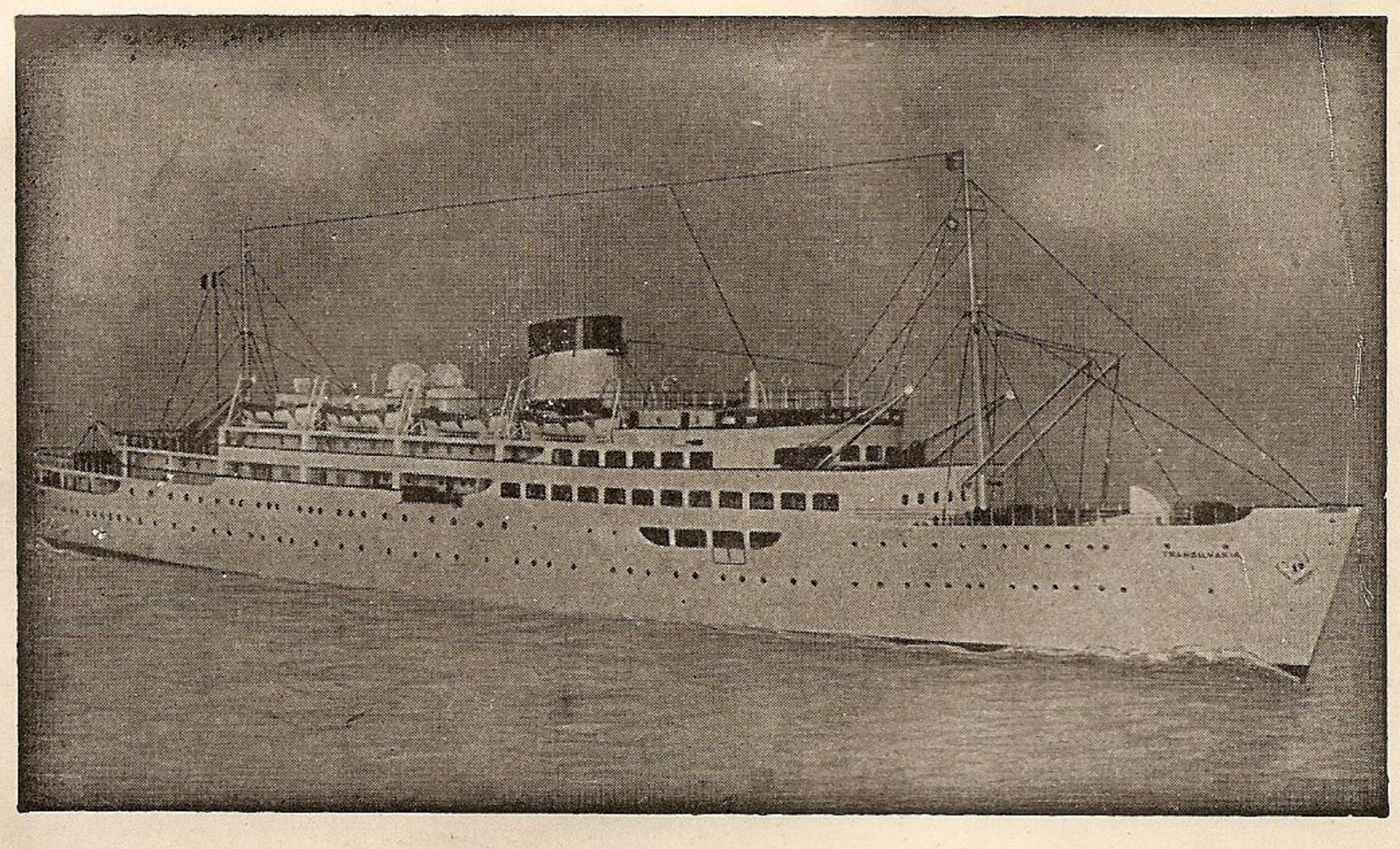
Paralel cu construirea acestei noi căi fluviale, în cursul anului 1943 se vor relua şi lucrările de amenajare a canalului Dunăre-Tisa. (*N. F. A.* Nr. 8/942)

SERVICIUL MARITIM ROMÂN

(S. M. R.)

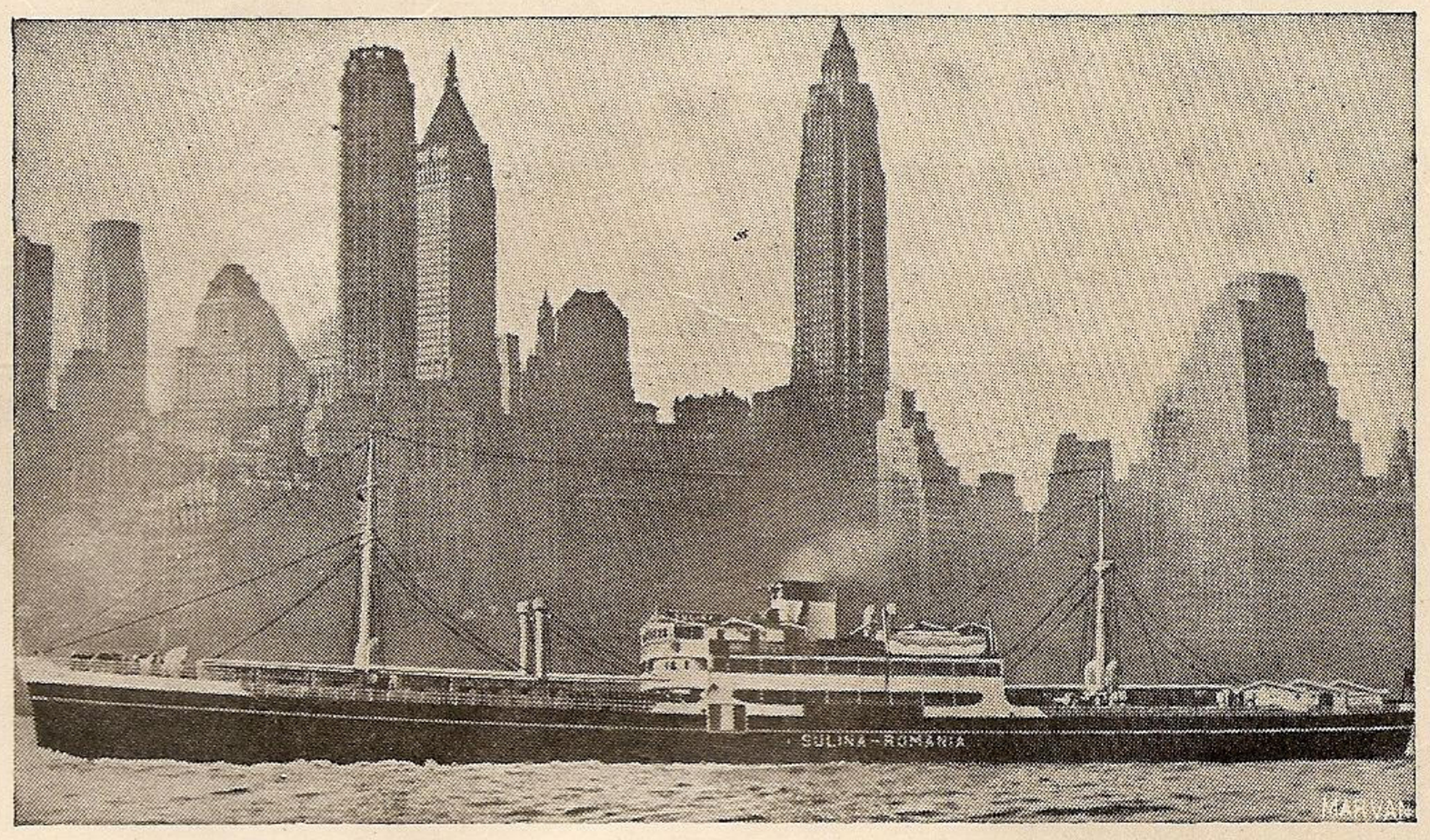
DIRECȚIUNEA GENERALA:

BUCUREȘTI, B-DUL TAKE IONESCU, No. 1—3, Telef. 5.20.60 și 3.22.61



Vaporul „TRANSILVANIA"

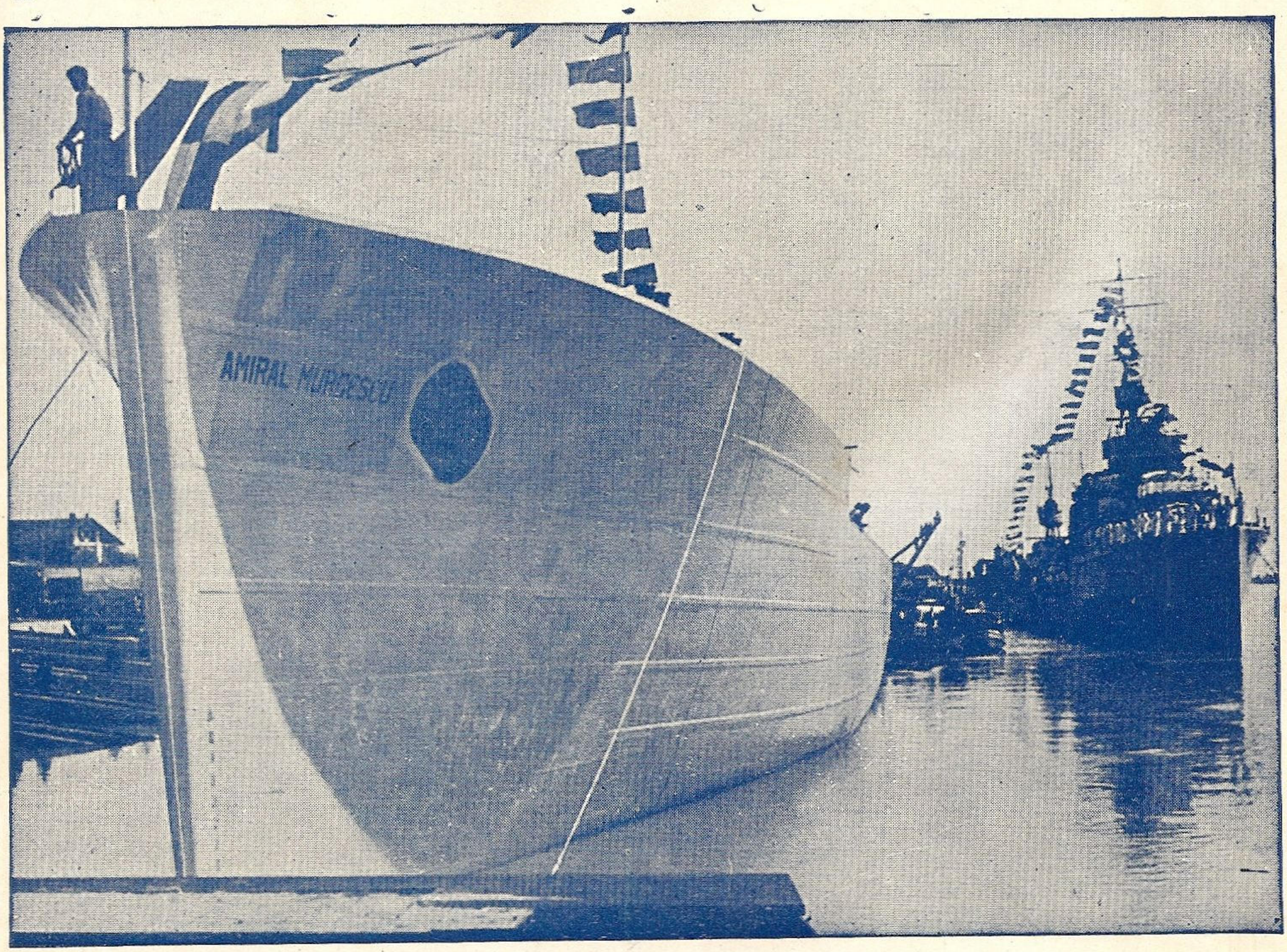
La reluarea navigaţiei va deservi, cu vapoare rapide de pasageri şi mărfuri, linia Mediterana Orientală, (Levant) şi Mediterana Occidentală, cu plecări regulate din Dunăre şi Constanţa.



Vaporul „SULINA" la New-York

ȘANTIERELE NAVALE GALAȚI

Direcțiunea Generală
B U C U R E Ș T I
Str. I. G. Duca 33
Tel. 2.18.26



VASE DE RASBOI * VASE COMERCIALE

Șantierele
G A L A Ț I
Str. Arsenalului 4
Tel. 27.65

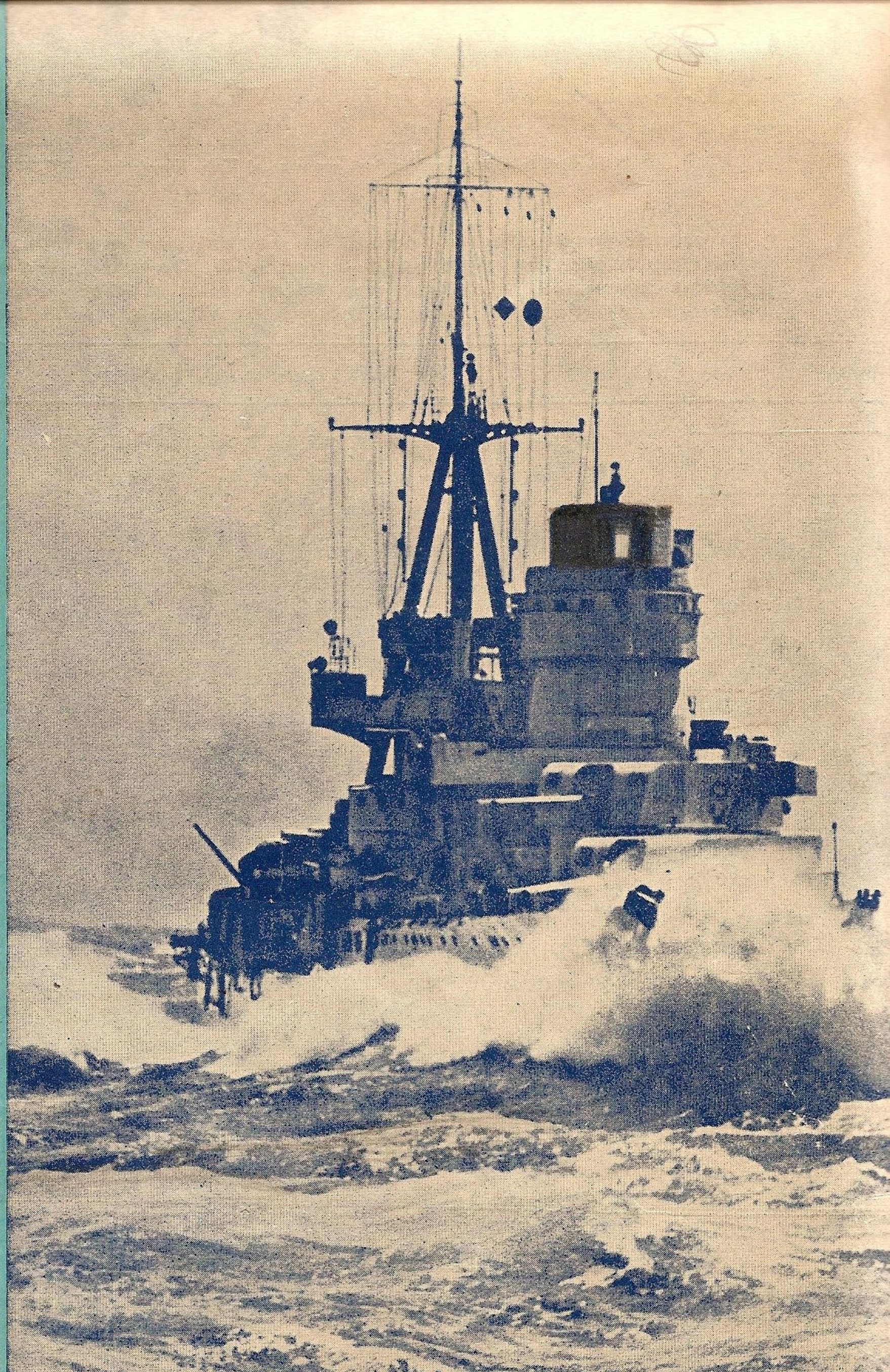
INSTITUTUL DE ARTE GRAFICE „MARVAN" S. A. R. — BUCUREȘTI

LEI 40

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ

PERSOANA MORALĂ ŞI JURIDICĂ

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunarii spre marea largă..."



UN CRUCIŞETOR ITALIAN IN PATRULARE.

MAREA NOASTRA

REVISTA PENTRU PROPAGANDĂ, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

ANUL XI, Nr. 7—8

IULIE-AUGUST

MAREA NOASTRA

REVISTA LIGII NAVALE ROMANE

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

Inscrisă în reg. de publicaţiuni periodice al Trib. Ilfov sub nr. 367/938

APARE LUNAR

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine, navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroaviaţie, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice.

Intemeiată de (†) JEAN BART — Director : Comandor A. NEGULESCU — Secretar : ION MUCHE

Numărul 7–8

Redacţia şi administraţia : SEDIUL LIGII NAVALE ROMÂNE
Strada Spiru Haret no. 6 — Bucureşti, II — Telefon 5.71.08.

Iulie / August 1942

CUPRINSUL:

C. Amiral Adj. N. Păiş: Marinarul . . . . . pag. 141
Marea şi marinarii noştri „ 142
Lt.-C-dor P. Popescu-Deveselu: Marina noastră în Războiul Reîntregirii . . . . . „ 145
Apostol Culea: Tradiţiile vieţii pe apă ale poporului român . . . . . „ 150
C. Amiral N. Păiş; Cpt. C-dor M. Verbiceanu: C. Cristobald; Lt. rez. Emil Vârtosu: Faptele de arme ale marinarilor noştri . . . . . „ 152
C-dor A. Roman: Ocolul Mediteranei . . . . . „ 157
Cronicar: Răsboiul aero-naval . . . . . „ 159
Lt. Paul Epureanu: Ziua apelor . . . . . „ 163
* * * Glasul presei . . . . . „ 166
I. Gr. Perieţeanu: Cântecul mării . . . . . „ 169
Alexandru Bilciurescu: Marea Ionică . . . . . „ 169
Eugeniu Est: Marea cu fâşii albastre . . . . . „ 169
Ion Vâslaru: Pastel . . . . . „ 169
Cridim: Marea noastră . . . . . „ 169
Marian Dem-Corăbierul: Decor aquatic . . . . . „ 169
Scarlat Preajbă şi *Ion Muche:* Recenzii . . . . . „ 170
* * * Informaţii din ţară . . . . . „ 173
* * * Informaţii din străinătate . . . . . „ 185

Preţul abonamentelor pe un an:

Pentru instituţii, intreprinderi, agenţii . . . . . Lei 1000

Pentru particulari . . . . . „ 400
Pentru străinătate preţul dublu

Membrii Ligii Navale Române primesc revista GRATUIT în schimbul cotizaţiei de 240 lei membrii majori, ofiţeri activi şi pensionari;
120 lei membrii minori, funcţionari inferiori, studenţii, maeştrii militari, subofiţerii activi, pensionari şi comerciali.

Membrii familiilor celor înscrişi în categoriile de mai sus, vor plăti pentru a fi membri ai L.N.R., o cotizaţie de 60 lei fără a primi revista. La înscriere se mai plăteşte 120 lei pentru carnet, insignă şi statut.

Cotizaţia specială pentru tineretul şcolar, universitar şi muncitoresc, (elevi şi premilitari) este de 24 lei anual, primind în schimb GRATUIT revista „MAREA NOASTRĂ PENTRU TINERET". La înscriere se mai plăteşte 100 lei pentru carnet, insignă şi statut

Plata articolelor: Articole originale . 300 lei pagina
Compilări, recenzii 150 „ „
Traduceri . . . . 100 „ „

Articolele vor fi scrise pe o singură faţă, iar desenurile separat executate cu tuş negru.

Prof. Papadopol Petre 22.06.76

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ

DE SUB INALTA PREȘIDENȚIE DE ONOARE A

M. S. REGELUI MIHAI I AL ROMANIEI

SEDIUL CENTRAL: STRADA SPIRU HARET No. 6, BUCUREȘTI II

Vă iubiți țara ?
Vă sunt dragi apele noastre, — râuri, fluvii, marea ?
Aveți admirație pentru marinarii noștrii ?

Inscrieți-vă în LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ, care luptă pentru îndrumarea și încurajarea oricărei activități naționale marinărești și pentru desvoltarea puterii maritime române.

Cotizațiile anuale sunt: 240 lei membrii majori;
120 lei membri funcționari inferiori, studenți.

Fiecare membru primește **GRATUIT** revista „Marea Noastră", organul de propagandă al L. N. R. cu suplimentele ei.

Membrii familiilor celor înscriși în categoriile de mai sus, vor plăti o cotizație de 60 lei pentru a primi revista.

La înscriere se mai plătește 120 lei pentru insignă, carnet și statut.

Cotizația anuală a membrilor JUNIORI (sub 21 ani) este de:

60 LEI

Membrul căreia primesc **GRATUIT** revista „Marea Noastră pentru tineret".

La înscriere se mai plătește 100 lei insigna, carnetul și statutul.

Cei cari doresc a primi și revista „Marea Noastră" vor plăti o cotizație de 120 lei în loc de 24.

TARIFUL PUBLICITĂȚEI:

	1/1	1/2	1/4 pagină
Una lună	2.500.—	2.000.—	1.500.—
3 luni	7.000.—	5.000.—	4.000.—
6 „	12.000.—	8.000.—	6.000.—
12 „	20.000.—	15.000.—	10.000.—

Buletinele, gazetele și revistele primite la Biblioteca L. N. R.

Buletinul Pisciculturii românești; Economic Correspondence economique roumaine; Antigaz; Buletinul Bursei București; Buletinul Direcțiunii Dunărene Maritime; Buletinul demografic al României; Buletinul Muzeului Militar Național; Buletinul Muncii.

Unirea; Viața; Vremea; Cuvântul Generațiunea Transilvaniei; Focșanii; Avântul; Gazeta Dacia; Universul Sport; Progresul.

Reviste române: România Aeriană; Finanțe și Industrie; Muncitorul național român; C. A. M; Răsăritul; Glasul Tineretului; Revista Soc. științifico-literare Tinerimea Română; Cronica Romanului; Revista Fundațiilor Regale; Revista de Igienă Socială; România Militară; Revista Aeronauticei și Marinei; Revista Infanteriei; Natura; Corespondența economică; Convorbiri literare.

Reviste streine: L'Illustration; Journal de la Marine Marchande; Signal; Tempo; Koralle; Till Rors, L'Illustrazione Italiana; La Moto-Nautica Italiana; L'Italia Marinara; Jadranska Straza.

FILIALELE L. N. R.

Localitatea	Președinte	Sediul
1. Bălți	Lt.-col. P. Hanciu	La Grupul nav. grănic.
2. Brăila	General Avramescu	La Insp. Preg. Prem.
3. Brașov	Consilier Gh. Diaconescu	La Comenduirea Pieței
4. C.-Lung (Muscel)	Col. Babeu Zaharia	La căpitănia portului.
5. Calafat	G. Giuică	La căpitănia portului.
6. Călărași	Eugen Cialâc	
7. Cahul	Col. D. Dobrescu	
8. Cernăuți	G-ral Const. Buniș	
9. Cetatea Albă	Avocat Calust Asvadurov	
10. Chișinău	G-ral I. Carlaonț	
11. Constanța	C-dor P. Zlatian	La Hotel Carol
12. Corabia (Romanați)	Lt.col. Th. Căpitănescu	La căpit. portului Corabia.
13. Berezeni (Fălciu)	Ștefan Blănaru, primar	La primăria comunei.
14. Călmățui (Fălciu)	Ilie Rotaru, primar	
15. Drânceni (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei.
16. Fălciu (Fălciu)	Iacob Filipescu, primar	La primăria comunei.
17. Grozești (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei.
18. Lunca Banului (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei.
19. Scopoșeni (Fălciu)	Gh. Popa, primar	La primăria comunei.
20. Stănilești (Fălciu)	Enache Oancea, primar	La primăria comunei.
21. Vetrișoaia (Fălciu)	Gh. Iorga, primar	La primăria comunei.
22. Galați	Dan Sărățeanu	Str. Plantelor, 8
23. Giurgiu	Col. T. Ghigorț	La Șc. de Piscicultură
24. Hotin	Col. Const. Șerbănescu	
25. Iași	G-ral H. Dragomirescu	La c-dt. regiunei teritoriale
26. Ismail	Col. Petre Jinga	
27. Piatra-Neamț	Lt.-col. I. Teodorescu	La prefectura județului
28. Pitești	G-ral Vintilă Davidescu	La comand. brigăzii
29. R.-Vâlcea	G-ral Olimpiu Stavrat	La comand. garnizoanei
30. Roman	G-ral C. Constantinescu	La comand. garnizoanei
31. Sighișoara	Col. G. Grecescu	La prefectura județului
32. Slatina	G-ral Aurel Aldea	La comand. garnizoanei
33. Soroca	Maior A. Ursu	
34. Sulina	Ing. C. Burghele	La cercul marinei
35. Tg. Lipcani (Hotin)	Col. Const. Șerbănescu	
36. Tg. Ungheni (Iași)	Lt.-col. Buhancă Ioan	
37. Timișoara	Dr, V. N. Tăutu	La căpitănia portului
38. Tulcea	Eracle Asan	La Cercul Militar
39. T. Măgurele	Lt.-col. Laurențiu Nicolau	La căpitănia portului
40. T. Severin	V. Netta	La șantierul naval

MEMBRII L. N. R. sunt rugați a comunica telefonic sau prin scris ori ori nu primesc revista și ori ce schimbare de adresă. La fiecare expediție a 10% din reviste sunt înapoiate cu mențiunea „necunoscut la adresă".

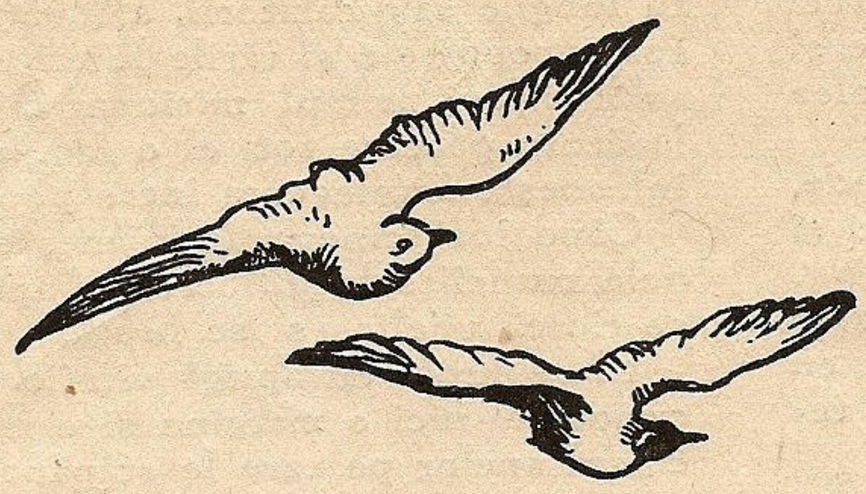
Adresa Centralei este: Str. Spiru Haret, 6, București II, Telefon 5.71.08.

Apel către camarazi

Rolul Ligii Navale Române și rostul p cațiilor noastre se știe că este propa pentru răspândirea și întărirea spiritului n năresc în massa mare a celor cari iubesc marea și marina, dar nu o cunosc— ales tineretul.

La această muncă, nu trebue să se înhame numai un număr restrâns, formează comitetele de conducere, ci TOȚI CAMARAZII, trimițându-ne ar amintiri, fapte demne de remarcat, glume, anecdote, ca eșind din izolare s cem cât mai cunoscute viața și marina noastră.

Publicațiile noastre se adresează tuturor, dar trebuesc să fie scrise cât mult de marinari. Pentru a le răsplăti munca, s'a aprobat un spor la colabor



MARINARUL

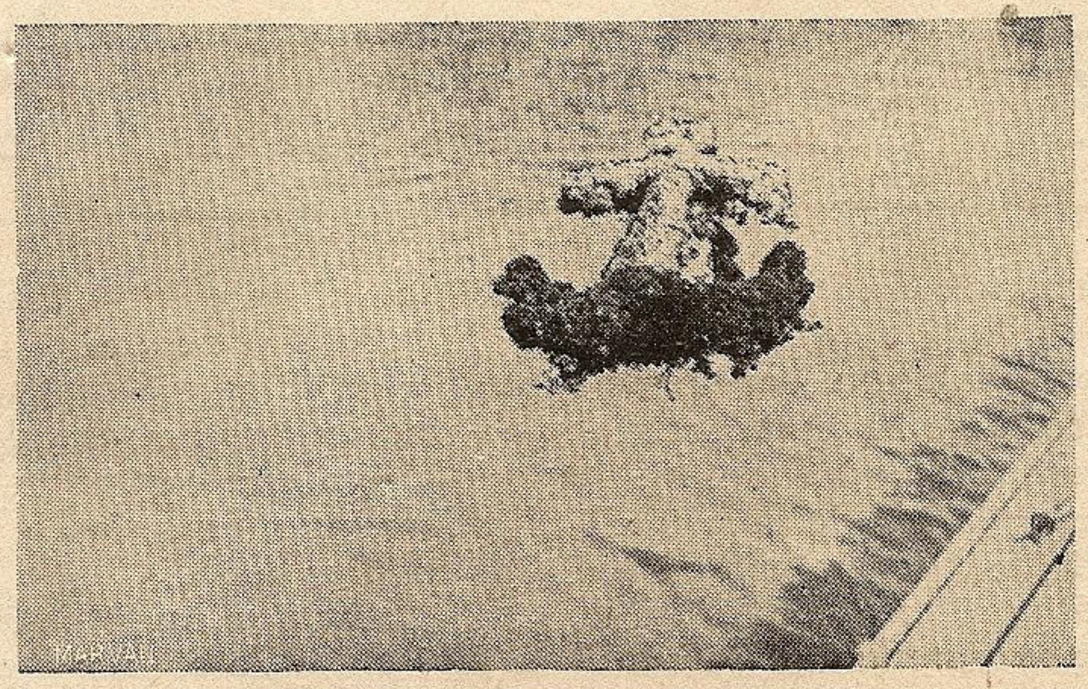
de C. Amiral Adj. N. PĂIŞ

Pe orice navă din lume, dela comandant şi până la matelot, fie în timp de pace, fie în război, indiferent de rasă sau de culoare, marinarul are acelaş suflet de călător neobosit, misionar, explorator, descoperitor de lumi şi de luptător viteaz cu valurile şi furtunile, în largul mărilor şi oceanelor, ca şi pe coastele şi în porturile lumii întregi.

In timp de război, el este în luptă cu navele şi avioanele duşmane, de care nu poate scăpa decât cu biruinţă, căci o înfrângere ar însemna pentru marinar, o moarte sigură.

Legătura sufletească între comandant, ofiţeri şi mateloţi, face din şefi şi echipaj un tot indestructibil, o familie. care îşi are căminul propriu pe vapor şi'n timp de războiu, căminul devine o cetate plutitoare, pe care întreaga familie o apără până la moarte.

Nava trebue să plutească pentru ca echipajul să existe şi dacă ea este avariată sau scufundată, marinarul nu mai are aproape nici o şansă de salvare.



In cinstea şi memoria celor căzuţi la datorie.

Marea este elementul de origină al tuturor vieţăţilor depe glob.

Acolo, pe braţele ei de valuri, marinarul îşi trăeşte viaţa şi îşi deapănă dorul său de ducă, totdeauna renăscut, după tărâmuri îndepărtate şi după zări mereu pierdute sub orizont.

Această continuă legătură cu apa, deci cu elementul primar al vieţii, face pe marinar să fie simplu, generos, civilizat şi senin; virtuţi de eră patriarhală, care împletesc buchetul înţelepciunii umane.

Marinarul nu este omul banului.

Pentru el, moneda este creiată ca să navige odată cu el din val în val şi să fie debarcată în primele zile de escală, din port în port.

Averea lui este prea mică pentru ca să se poată umple o lădiţă. Averea lui este: marea cu valurile, cerul cu constelaţiile, visul cu iluziile şi portul cu atracţiile lui.

Intr'un port, dacă la aceeaşi masă stau mai mulţi marinari de diferite naţii, rase sau culori, orice limbă ar vorbi, ei se înţeleg şi se împrietenesc din primele clipe şi oricând, unul din ei este gata să plătească pentru toţi şi la caz de nevoie sar toţi pentru unul, spre a-l salva din orice încurcătură sau primejdie.

La uscat, marinarul îşi are familia, părinţii, sindicatul, distracţiile şi tot ceeace poate atrage sau dori un soţ, un părinte, un om de afaceri, sau unul care se complace să trăiască bine şi comod, în fine orice muritor.

Totuşi marinarul, după o scurtă escală în primul port, doreşte Marea. Nostalgia ei îl atrage ca un magnet şi părăseşte uscatul sau portul cu distracţiile lui, fără nici un regret.

El este fericit numai atunci, când simte puntea sub picioare, când vede valurile spumegând în jurul lui şi cerul spuzit de constelaţii deasupra capului său.

In călătoriile sale, marinarul a fost primul ambasador al civilizaţiei, căci el a cutreerat mările şi oceanele şi a descoperit noui lumi şi continente, unde a debarcat ideile şi propăşirea civilizaţiei, lumi ce azi fac parte din patrimoniul întregei omeniri.

Tot el a fost primul economist şi negustor, căci a înlesnit schimburile de bunuri între popoare şi între continentele descoperite tot de el, pe calea cea mai eftină şi mai lesnicioasă a apelor.

Ca urmaşi ai nemuritorului geniu Arhimede, marinarii ca şi savanţii găsesc şi azi adevăruri şi invenţii, în veşnicele legi ale apelor.

Un Cristofor Columb, un Magellan, un Marco Polo, un Nansen, un Amundsen şi un Biyrd, cu gloria lor de descoperitori de bogăţii şi spaţii terestre, au fost marinari.

Afară de aceasta, marinarul are o înclinare logică spre legile ştiinţei, devenind el însuşi un om de ştiinţă technician, prin contactul cu fructele ştiinţei şi ale technicei, pe care le are la bord.

Un vapor este o uzină plutitoare.

In el pulsează electricitatea prin toate arterele lui, alimentând însuşi viaţa şi forţa lui motrice şi combativă.

In el curge sângele negru al combustibilului prin căldări şi presează în turbine aburul necesar mişcării şi vitezei sale. In el toate ştiinţele technice şi toate armele tactice, inclusiv Aviaţia, s'au împletit într'o perfectă armonie, pentru a-i da o putere de luptă şi de distrugere formidabilă, făcându-l o cetate şi o uzină plutitoare.

Toate aceste nenumărate şi complexe elemente, le cunoaşte, le întreţine şi le mânueşte marinarul, cu o măestrie demnă de gloria lui.

Marinarul mai are o atracţie atavică în spre meditaţie, artă şi literatură, născându-se sau devenind el însuşi un bun poet, artist sau literat, căci are de unde se inspira.

Un Pierre Lotti, un Claude Farrére, un Jules Verne au fost marinari.

In fine, a fost şi este cel mai bun diplomat, căci în lungile sale călătorii, a învăţat a cunoaşte mai toate popoarele şi ţările lumii.

El a fost primul misionar al păcii, căci prin el legătura pe care tot el o face pe apă, între ţări, înlesneşte înţelegerea între popoare.

Când însă cineva îndrăzneşte s -i smulgă roadele muncii sale şi libertatea apelor sale, marinarul se ridică vijelios şi se luptă.

El se luptă cu aprigă vitejie. Tenacitatea lui nu cunoaşte nici o margine şi e nelimitată ca şi întinsul apelor pe care le stăpâneşte.

Atunci toate ştiinţele de pe lume le pune în slujba lui şi toate armele: infanterie, artilerie, tancuri, aviaţie, muniţii şi hrană, le îmbarcă la bord şi luptă, învinge sau moare.

Cine înţelege să trăiască astfel ştie să şi moară frumos.

Marinarul, în pace ca şi în luptă, salvează pe alţii, chiar pe duşmanul său neîmpăcat şi se lasă a fi salvat ultimul sau moare cu glorie, cu sufletul în sbor către eternitate şi cu ochii aţinţiţi la pavilionul navei sale, deapururea sus la catarg.

El nu poate să înşele marea cu furtunile şi capriciile ei, ci trebue să lupte piept la piept cu ea, să învingă sau să moară.

Deaceea marinarul este foarte credincios în puterea supremă a lui Dumnezeu şi în clipele de grea cumpănă şi când uraganul ameninţă să-i scufunde vaporul, singura sa nădejde şi rugă se îndreaptă către Atot-Puternicul, în mâinile Căruia el îşi încredinţează soarta.

Icoana Sfintei Maria, Proteguitoarea celor ce călătoresc pe ape, marinarul o poartă la sânul său şi o sărută cu evlavie, atunci când l-a salvat din ghiarele de valuri ale neînduplecatei mări.

MAREA ŞI MARINARII NOŞTRI

Marina este foarte puţin cunoscută în marele public românesc.

Bogăţiile ţării noastre şi mica densitate a locuitorilor pe km. pătrat nu ne-a forţat încă să ne îndreptăm către mare, pentru a ne căuta existenţa.

Viaţa pe mare e plină de restricţiuni şi de primejdii.

Influenţa covârşitoare a mării însă, asupra continentului fiind necontestată, noi marinarii vom căuta să difuzăm în public cunoştinţi despre mare şi despre marină.

Ne-am obişnuit să privim marea prin prizma descrierilor romantice şi a amintirilor plăcute, pe care ni le lasă o crucieră de sezon, un bal sau o recepţie pe un vapor.

Uităm însă, cu uşurinţă, că marea este mai mult decât atât, că ea acoperă trei sferturi din suprafaţa globului, că ea este rezervoriu de unde se înalţă necontenit vaporii, cari, purtaţi pe aripe de vânt, aruncă peste solul arid belşugul neprețuit al ploii.

Ea asigură pământului acea intensă circulaţie de viaţă şi de bunuri, fără de care, lumea ar fi un deşert incomensurabil şi sterp.

Miliarde de fiinţe populează universul mării şi o floră luxuriantă şi multiformă creşte în adâncurile şi pe malurile ei.

Substanţe chimice de cele mai variate şi valoroase, dau mării un preţ, pe care numai savanţii şi realizatorii ştiinţifici îl pot bănui.

Aurul pe care îl conţine marea ar putea îmbogăţii pe fiecare cetăţean al globului.

Marea este origina în geneza acestei lumi, pe care atâtea minţi excepţionale a căutat să o descifreze, fără a reuşi pe deplin.

Ştiinţa se ocupă de marele miracol al mării, în deosebi din a doua jumătate a secolului al 18-lea, iar lumea modernă s'a străduit să smulgă mărilor şi oceanelor, secretul lor inaccesibil şi să domine întinderea şi adâncurile lor.

Dacă omul nu poate trăi fără pământ, pământul nu poate vieţui fără mare, fără fluvii şi în general fără apă.

Civilizaţia antichităţii mediteraniene, din care a noastră derivă, a început cu adevărat în momentul când navigaţia a permis legăturile între ţările mediteraniene.

Marea este prin excelenţă, cea mai bună, cea mai eftină, şi cea mai eficace cale de comunicaţie între ţări şi continente.

Marea aparţine tuturor naţiunilor. Nimeni nu poate pune stăpânire pe ea.

Navigaţia şi comerţul pe mare şi pe fluvii ocupă locul de frunte în viaţa economică a unei naţiuni.

In timp de război, fiecare beligerant caută să inter-

adversarului. Cum ? Distrugându-i navele de de război, prin aceasta tăindu-i comunicaţiile. această cale de comunicaţii se luptă azi, pe mările şi mările, flotele celor două partide an- pe viaţă şi pe moarte (Axa deoparte — Anglia, şi Sovietele de cealaltă) .

noastră, regina fluviilor, este o arteră de co- foarte lesnicioasă, care leagă Marea Neagră Europei, până la Regensburg. Ea este drumul între Europa centrală şi Orientul apropiat.

a ilustra importanţa transporturilor pe apă la da câteva cifre de statistică din exportul

1937 s'au exportat pe Dunăre: 1.514.337 pe mare: 6.463.973 tone. In total 7.978.319 tone.
1938 s'au exportat pe Dunăre: 1.271.866 pe mare: 4.973.202 tone. In total 6.245.068 tone.
1939 s'au exportat pe Dunăre: 1.804.578 pe mare: 4.496.053 tone. In total 6.298.131 tone.

Din aceste cifre rezultă că traficul nostru exterior re- numai 13% din transporturi pe uscat, iar restul transporturi efectuate pe apă (Dunăre şi Mare). numai 8% din transporturi sunt făcute cu noastre, iar restul cu mijloace străine.

Pe Dunăre situaţia e mai bună : se transportă cu mij- noastre 25%, iar de către străini 75%.

procent de 92% din transporturile pe mare, cu navele străine, înseamnă în bani cca. 10 lei anual, în devize străine.

a naviga pe mare şi pe Dunăre, se construesc în care se încarcă marfa cu produsele ţării, pen- transportate.

punct de vedere avem vapoare de mare, a traversa mările şi oceanele, precum şi va- fluvii, care navigă numai pe acestea din urmă. de mare sunt foarte solid construite şi tehnică superioară, pentru a rezista valurilor

fluviale au o construcţie mai uşoară, neîntâm- valurile şi furtunile mării.

un vapor de mare poate naviga pe fluvii, atât adâncimea apei, pe când un vas fluvial nu la mare, fără a risca avariile şi chiar naufragiu. diferenţe trebuesc reţinute.

conducerea vapoarelor de război şi comerciale, marinari destoinici : comandanţi, ofiţeri şi

acesta, vapor şi marinari, care fac trans- comerciale pe apă, constitue marina comercială.

comercială are absolută nevoe de libertatea pe apă, de libertatea mării.

s'a constituit marina de război care să apere comunicaţii, să le păstreze pentru noi, interzi- inamicului şi să protejeze pe cea comercială.

marinei de război sunt armate cu tunuri, mitraliere, avioane, etc., conduse de echi- instruite pentru a mânui aceste multiple arme.

Să nu fie crezut că cele două marine, comercială şi de răz- distincte. Insă numai aparent. Ele sunt soli-

pentru ambele marine, fie comercială, fie de război, sunt aceleaşi.

Ba mai mult, aş putea spune chiar că, atât în timp de pace ca şi pentru oricine navigă pe mare, furiile lui Nep- aceleaşi.

Şi pentru oricărui marinar, fie de comerţ, fie militar, i se cer aceleaşi calităţi : tărie de caracter, curaj, prezenţă de spirit, jertfire de sine, etc.

In timp de război, cele două marine merg umăr la umăr şi pot afirma că ele se confundă până la un punct.

Astăzi, pentru a se apăra împotriva submarinelor şi vedetelor rapide, vapoarele de comerţ sunt armate cu tunuri.

Aşadar, ambele marine, de comerţ şi de război, sunt solidare în faţa primejdiilor şi a morţii şi ele reprezintă puterea maritimă a unei ţări.

Marina Regală Română, ca şi cea Comercială, au fost şi sunt prezente în sbuciumul vremii de azi.

Contribuţia lor efectivă ajută la isbânda armelor româneşti, fapt ce nu mai poate fi contestat de nimeni în această ţară.

In desfăşurarea actualului năprasnic război, marinele surori au jucat un rol însemnat : Marina Regală prin apărarea litoralului maritim şi fluvial şi prin împiedicarea transporturilor inamice pe mare, iar cea Comercială prin executarea masivă a transporturilor noastre pe mare şi pe Dunăre, atât pentru recucerirea Basarabiei, cât şi mai ales pentru susţinerea flancului drept al armatei de uscat din Crimeea, precum şi prin atâtea alte misiuni îndeplinite, care au dejucat intenţiile agresive ale adversarului nostru naval.

Disproporţia de tonaj între noi şi colosul sovietic, a fost aproape total anihilată, prin spiritul de jertfă, prin dârzenia şi tenacitatea marinei noastre şi a echipajelor ei.

Marele public românesc nu poate fi ţinut la curent cu toate misiunile grele, istovitoare şi primejdioase mai ales, pe care marina noastră le-a îndeplinit zi şi noapte, pe calm şi pe furtună pe întinsul apelor dela începutul războiului şi până astăzi.

Secretul operaţiunilor implică firește restricţii în redactarea comunicatelor oficiale şi a reportagiilor corespondenţilor şi reporterilor de război.

Mai trebue să adăugăm la aceasta că marinarul este tăcut, modest, sobru şi fără gând de răsplată sau de reclamă pentru faptele sale de arme, pe care le consideră ca o urmare logică a datoriei lor, faţă de conştiinţa jertfei lor pentru ţară şi pentru Mareşalul Conducător, desrobitor de neam şi de hotare.

Cu o marină mai mare decât aceea pe care o avem astăzi, rezultatele ar fi fost mai apreciabile şi contribuţia marinei noastre la victoria finală, ar fi fost înzecită.

Pentru propăşirea unei marine, trebue multe condiţiuni, dar în special, contribue cu precădere la aceasta, faptul dacă ţara respectivă are coaste maritime şi fluvii largi, pe care să se desvolte această marină.

Creşterea marinei noastre trebue să fie în perfectă armonie cu propăşirea puterii navale, cu lungimea coastelor şi cu prosperitatea naţională şi economică a ţării.

Marina este, mai presus de toate, o problemă de guvernare, în soluţionarea căreia, un regim, un popor şi un şef îşi manifestă simţul politic şi naţional.

Până la actuala guvernare, oamenii noştrii de stat, parlamentarii vechiului regim, ca şi opinia publică, nu şi-au putut face o idee precisă de rolul pe care marea şi marina noastră, îl pot juca în dinamismul şi în prosperitatea ţării noastre.

Marinarul nu şi-a putut impune punctul său de vedere, pentrucă fiind tot timpul în curse pe mare, nu s'a putut întruni şi aduna şi formând un grup puternic să ceară să i se satisfacă doleanţele.

Marina noastră s'a desvoltat la întâmplare. Nu s'a făcut o politică navală.

Totuşi, Marina Regală Română împreună şi umăr la

umăr cu sora ei, Marina Comercială, ambele formând un tot de 15 ori mai mic decât tonajul naval sovietic, dar de zeci de ori mai întrepidă şi mai vitează, a reuşit, din ziua de 22 Iunie 1941 şi până în Iulie 1942, să cauzeze marinei sovietice pierderi ireparabile :

La Mare :
— 1 conducător de flotilă „MOSCOVA" scufundat;
— 1 conducător de flotilă „HARCOV" grav avariat;
— 7 submarine scufundate de navele Diviziei de Mare ;
— 1 mare vapor de transport sovietic de 12 mii tone scufundat de submarinul „Delfinul" ;
— 1 submarin sovietic scufundat în Aprilie 1942 de micul dragor „Forsch".

La Dunăre :
— 2 monitoare avariate ;
— 7 vedete scufundate ;
— 2 vedete avariate ;
— 2 nave auxiliare scufundate ;
— 1 navă auxiliară avariată.

Este un bilanţ îmbucurător, care arată lumii întregi, dar mai cu seamă vitejilor noştri aliaţi germani, maeştrii de totdeauna ai războaielor, că Davidul Naval Românesc a înfruntat în luptă neegală, pe Goliatul Sovietic.

Transporturile maritime şi fluviale executate de Marina Comercială a ţării la adăpostul navelor de război, au adus neprețuite servicii armatei de uscat şi Ţării.

Mareşalul Conducător a urmărit cu toată atenţia şi bunăvoinţa această uriaşe încordare, a micei, dar vitezei noastre marine şi a citat Forţa Navală şi Infanteria de Marină prin câte un ordin de zi pe Armată.

Această îmbărbătare elogioasă, marinarii o poartă încrustată în sufletele lor, ca pe o icoană sfântă pe care nu o vor uita niciodată.

Sevastopolul — fortăreaţa forţăreţelor — a căzut la 1 Iulie. Inaltul Comandament german în comunicatul ce a făcut a arătat contribuţia Marinei noastre la căderea Sevastopolului, elogiind pe Amiralul Georgescu, Comandor Zlatian şi Comandor Bardescu. Da, aşa este, Marina noastră, aşa mică cum este — a executat baraje, dragaje şi transporturi de tot felul de muniţiuni. Putem fi mândri de ea.

Aceste operaţiuni primejdioase şi grele, nu s'ar fi putut efectua cu atâta viteză, precizie şi punctualitate şi aproape fără pierderi, dacă nu ar fi existat din timp de pace o strânsă legătură între Marina de Război şi cea Comercială, ale căror strălucite acţiuni au fost coordonate de un Comandament Unic.

Marina Militară şi cea Comercială — numai aparent diferenţiate, trebue să fie şi pe viitor mai strâns, mai intim şi mai convins legate, pentrucă ele reprezintă laolaltă forţa navală a ţării reîntregite.

La noi, în deosebi, Marina Comercială nu poate să se desvolte şi să propăşească decât prin Marina de Război şi sub scutul ei.

Acest adevăr trebue înţeles, căci el este fundamentul şi premiza marilor fapte, realizări economice şi promovări de viitor.

In noua Europă, Marea Neagră va deveni un imens şantier economico-naval, de unde, pe drumul cel mai eftin şi mai scurt — Dunărea, produsele din Estul şi Sud-Estul Europei se vor scurge către centrul Europei şi invers.

Pe acest teatru economic România trebue să fie prezentă efectiv, cu toate forţele ei navale şi cu toate drepturile ei, pe Marea Neagră şi pe Dunăre, iar lucrul acesta trebue să se înţeleagă că este o poruncă superioară interes permanent a evoluţiei Statului şi o lege mutată de existenţă naţională.

Dacă vapoarele de război sau de comerţ se pot viza şi construi cu rapiditate şi uşurinţă, de către maritime bogate, marinarii însă trebue crescuţi în pedagogie a mării şi ei trebue să navige aproape manenţă dealungul mărilor şi oceanelor pentru a să cutreere lumea pe calea apelor şi să fie perfect struiţi în mânuirea armelor, pe care ţara şi marina dat pe mână, spre a fi oricând gata de luptă şi bândă.

Acest fapt cere muncă intensă şi în timp îndelu într'un cuvânt pretinde la baza echipajelor TRADIŢIA.

Se întreabă mulţi, pentru ce marinarii se iubesc ajută între ei şi pentru ce între comandant, ofiţer telot, există o legătură sufletească nealterată ce dincolo de legile ierarhiei şi de nevoile stricte ale viciului.

Pentrucă, pe orice navă din lume marinarul are suflet de călător neobosit, de misionar explorator coperitor de lumi şi de popoare şi acelaş nerv de tător intrepid cu valurile şi furtunile, cu inamicul mele lui, în largul mărilor şi oceanelor.

Marinarul îşi iubeşte vaporul, pentrucă din toate ţiile omului, vaporul este acela care se apropie mai de fiinţa omenească. Vaporul are suflet. Un de exemplu este un corp ce se frământă, al cărui marinarul.

Vaporul este patria marinarului pe care o poa el, este patul în care se leagănă, este munca şi de toate zilele, este familia lui, cu care se desăvâ calităţile lui morale şi fizice.

In timp de război el este în luptă cu navele şi nele duşmane, de care nu poate scăpa de cât p ruinţă, căci o înfrângere ar însemna pentru ma moarte sigură.

In timp de pace pe mare, marinarul îşi trăeşte şi-şi deapănă dorul său de ducă înspre tărâmuri părtate şi spre zări mereu pierdute sub orizont.

Marinarul nu este omul banului.

Averea lui este : marea cu valurile, cerul cu laţiile, visul cu iluziile şi portul cu atracţiile lui.

El este fericit numai atunci când vede valurile megând în jurul lui, cerul spuzit de constelaţii de capului său şi când simte puntea vaporului anga ruliu şi tangaj.

Un vapor este o uzină plutitoare.

In el pulsează electricitatea prin toate arterele blurile lui, alimentând însăşi viaţa şi forţa lui şi combativă.

In el curge sângele negru al combustibilului, p dări şi presează în turbine aburul necesar mişcări tezei sale.

In el, toate ştiinţele technice şi toate armele artileria, infanteria, torpilele, minele, mitralierele aviaţia, s'au împletit într'o perfectă armonie, pe înzestra cu o putere de luptă şi de distrugere for bilă, făcându-l o cetate şi o uzină plutitoare.

Toate armele sale sunt deservite cu măestrie de marinari.

Marinarul mai este şi un iscusit diplomat, căci noaşte din lungile sale călătorii, mai toate neamu ţările lumii.

El a descoperit toate pământurile. El a fost şi misionar al păcii, căci prin legătura pe care el o

Operațiile Marinei Regale în războiul actual

de Lt. C-dor N. Popescu-Deveselu (3)

VICTORIA ANTISUBMARINĂ DELA MANGALIA.
— 9 Iulie 1941 —

La 9 Iulie un nou dragaj urma să se execute pentru asigurarea unei bune navigaţii.

Toată operaţia aceasta de dragaj, escortă antisubmarină, goană contra submarinelor inamice de sub ordinele locot. Comandor Voinescu Victor, s'a declanşat către miezul zilei de 9 Iulie.

In timpul când navele dragau în regiunea Tuzla-Mangalia, canoniera „Stihi" a zărit periscopul unui submarin inamic şi a dat alarma submarină, arătând torpilorului „Năluca" direcţia spre Sud-West.

Imediat întreg grupul de dragaj a făcut manevra de evitarea unui atac cu torpila şi torpilorul „Năluca" a pus toată viteza către locul inamicului.

Apariţia din nou a periscopului acestei nave la 60 metri de torpilor în prova Bd. a făcut ca „Năluca" să deschidă focul cu tunurile sale de 20 mm. şi 66 mm. la ora 13,56, apoi a pus prova pe inamic pentru pintenare şi grenadare.

Dar inamicul a intrat imediat periscopul şi atunci s'a trecut numai la operaţia de grenadare.

In suprafaţă, peste locul unde se găsea în imersiune inamicul, se aruncau grenade în explozie de bucurie şi sub exploziile de bombe, în sânul mării era infern pentru cel care îndrăznise să pândească în apele noastre pentru a ne ataca navele.

La una din exploziile de granade, s'a văzut din nou submarinul inamic ieşind în sus chiar şi cu chioşcul, apoi nu s'a mai văzut nimic.

In locul grenadării apărea, spre bucuria marinarilor dela „Năluca", o mare pată de ulei şi motorină cu bule de aer. Pentru desăvârşirea operei „Năluca" a mai lansat pe locul petei încă două grenade şi cum în aceiaşi zonă se găsea şi nava „Dor de Mare" a venit şi a lansat şi ea alte 5 grenade.

Inamicul îşi terminase însă orice posibilităţi de mişcare, fiindcă tocmai ca un isvor nesecat din adâncuri venea la suprafaţă uleiul, motorina şi bulele de aer.

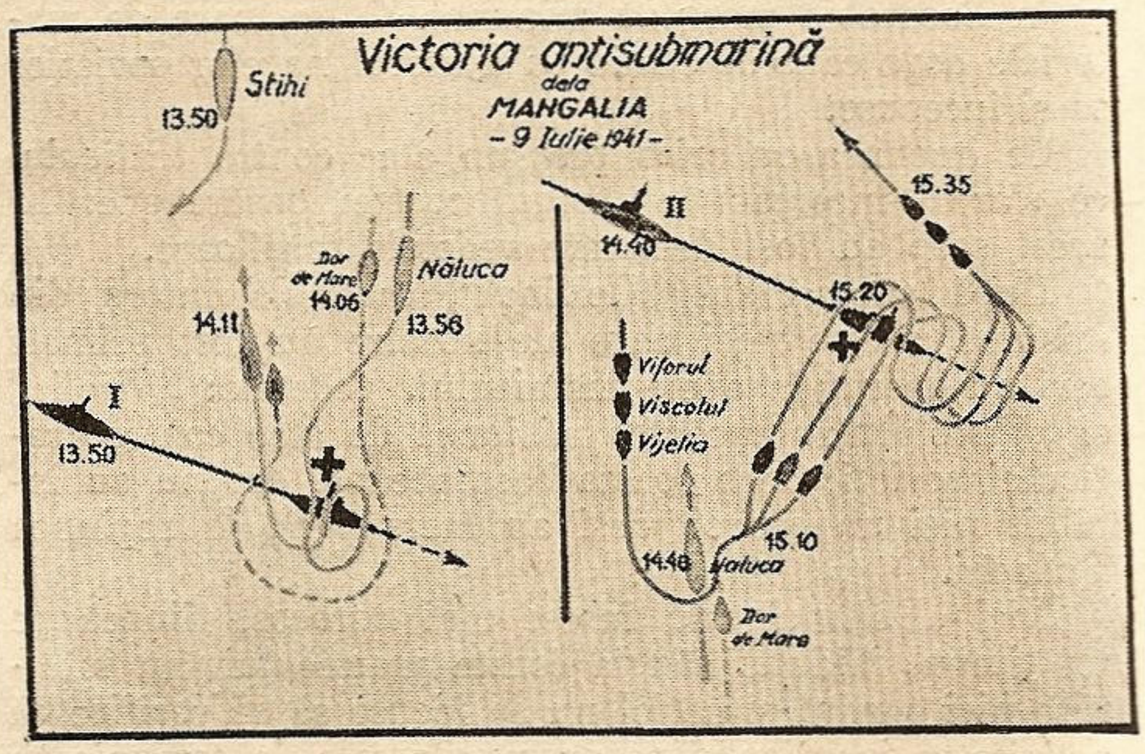
Faptele şi sufletul de entuziasm al acestei zile nu se terminase încă.

Canoniera „Dumitrescu" a semnalat şi ea la ora 14,17 m. un periscop de submarin în direcţia West-Sud West, mergând în drum aproximativ Nord-West. S'a dat imediat o a doua alarmă submarină. In timpul acesta a sosit în zonă vedetele torpiloare ale Locot. Comandor Voinescu Victor, care auzind exploziile primului atac şi folosind aparatele de ascultare submarină, alergaseră prin ceaţă cu orice riscuri, ca să ia parte la acţiune.

Navele au raportat Comandantului operaţiei situaţia şi au continuat să urmărească noul submarin semnalat.

La ora 15,10 vedetele au zărit în direcţia Nord-Est la cca 1.000 metri distanţă două periscoape ale unui submarin, care se deplasau spre Sud-Est.

Vijelioase, cum le era şi numele, au pornit la atac. La ora 15,20 o ploaie de grenade a fost aruncată de cele



Cum au fost scufundate două submarine sovietice în aceiaşi zi

trei vedete pe întreaga zonă în care ar fi putut să fie submarinul inamic.

Din nou explozii de bucurie în suprafaţă şi bubuituri aducătoare de groază în adâncuri.

Din nou bule de aer cu ulei şi motorină în isvor nesecat din sânul mării.

Soarele mergea spre asfinţit după dealurile dela Costineşti-Tuzla. Intocmai ca la revistele navale, vedetele, torpiloarele şi canonierele s'au întors.

Astfel că un „eveniment" născut şi consumat în ziua de 9 Iulie 1941, a venit să se adaoge la faptele de de arme ale marinarilor noştri pentru a se înfiripa tradiţia Marinei Regale Române, ca isvor generator de fapte viitoare.

Ca o confirmare a victoriei din regiunea Mangalia, zile în şir după 9 Iulie două pete de ulei vor spune aviatorilor noştri în sbor pe deasupra acestei zone, că acolo şi-au găsit sfârşitul două submarine sovietice, cari îndrăzniseră să pândească şi să atace navele noastre în apele româneşti.

Iar ca rezultat evident, va trece foarte mult timp până ce alte submarine inamice să mai apară în regiunea Tuzla-Mangalia.

Deci navigaţia navelor noastre nu mai era expusă decât pericolului de mine.

*

---

ape, între ţări şi continente, înlesneşte înţelegerea dintre popoare.

Când însă cineva îndrăzneşte să-i smulgă roadele muncii sale şi mai ales libertatea apelor sale iubite, marinarul se ridică, şi se luptă cu aprigă vitejie şi învinge sau moare.

Marina deci cu echipagiile ei, nu poate fi înţeleasă, condusă spre propăşire în timp de pace şi la biruinţă în vremea învolburărilor armate, decât de cineva, care a trăit o viaţă întreagă în mijlocul ei, care s'a format acolo la sânul ei şi care acolo şi-a definitivat personalitatea şi idealul: UN MARINAR.

Contr'Amiral Adj. N. PĂIŞ
Ministru Subsecretar de Stat pentru Marină

Cu cât faptele de arme ale navelor noastre deveneau mai numeroase şi totuşi ignorate de ţara întreagă, cu atât intensitatea misiunilor încredinţate marinarilor noştri creştea. Zilnic se executau patrulări.

Plecările navelor în misiune deveniseră un obiceiu şi atacurile aeriene ale inamicului o obişnuinţă. Cele peste 70 de alarme aeriene date până la 15 Iulie constituiau un antrenament. Uneori rapoartele operative ale navelor erau bogate în informaţii cu mari semne de întrebare.

Intre 15 şi 20 Iulie au fost semnalate mai multe explozii foarte puternice la larg.

Prin recunoaşteri aeriene s'a urmărit să se vadă dacă submarine sovietice nu vor fi mişcat din liniştea lor minele din barajul nostru. Rezultatul a fost din cele mai frumoase. Trei pete mari de ulei străjuiau şi au străjuit mult timp peste mormântul a trei submarine sovietice, cari s'au aventurat intenţionat sau în neştire către coasta noastră, probabil pentru a ataca navele ce se aflau în diferite misiuni în interiorul zonei minate.

Se puteau deci socoti la acea dată că Sovieticii au pierdut pe coasta noastră 5 submarine şi informaţiile date în ziarele moscovite o confirmă.

In a doua decadă a lunii Iulie operaţiile pe Dunăre şi în Basarabia mergeau minunat. O evacuare de materiale depe canalul Chilia cu ajutorul navelor sovietice se şi începuse.

Se impunea cu orice preţ un atac contra traficului ce s'ar fi încercat de-alungul coastei basarabene. In acest scop au fost destinate vedetele torpiloare.

După submarinul „Delfinul", care s'a întors din misiune, aceste mici nave ale noastre au fost primele cari au operat în apele inamicului. Vedetele: „Vijelia" şi „Viscolul" au executat misiunea de atac contra traficului sovietic depe coasta basarabeană, dar nu au întâlnit nici un convoi, deşi au mers până în regiunea Budachi.

Nici „Delfinul" nu fusese mai norocos, fiindcă pe tot timpul raidului său la coasta inamicului, nu întâlnise nici o navă şi astfel nu se făcuse să se verifice că activitatea inamicului pe drumurile sale de comunicaţii era inexistentă la acea dată.

*

Către sfârşitul lunii Iulie aviaţia inamică a devenit din nouă mai activă şi la fel submarinele. Artileria A. A. dela uscat şi dela nave şi vedetele torpiloare aveau foarte mult de lucru.

Avioanele ruseşti începuseră să arunce nu numai bombe şi manifeste, ci şi mine. Din motive inexplicabile o mină fusese aruncată pe uscat la Medgidia — Satul Casimcea — şi această întâmplare a deslegat problema alarmelor aeriene cu avioane venite până aproape de Constanţa fără a lansa bombe.

Luna Iulie se terminase cu sosirea la Constanţa a două petroliere italieneşti. De acum începea să se pună şi problema escortării transporturilor aliate în Marea Neagră de către navele noastre.

August a început cu zile grele. La 1 August a fost un bombardament aerian surprinzător şi cu un efect ca în zilele dela începutul războiului.

La 2 August s'au dat 6 alarme şi din nou a fost un bombardament intens, fără însă efect important.

Semnele erau grele. Navele italieneşti venite pentru păcură, atrăseseră o răzbunare rusească asupra portului Constanţa.

Ea a venit ca un prăpăd apocaliptic în ziua de 3 August.

Era o Duminică de August, cu soare şi atmosfera plăcută.

La ora 13,38 s'a dat a CXVIII-a alarmă aeriană. Au fost anunţate avioane inamice în valuri dinspre Est. La 14,02 a venit primul val şi bombele au început să cadă ca o ploaie de foc. De bun venit nava-bază a doborît cu tunurile sale un avion inamic.

A urmat apoi alt val şi altul şi altul. Până la 15,37 au fost patru valuri. Apoi puţin răgaz şi dela 16,10 la 16,59 alte două valuri. Timp de două ore şi patruzeci şi opt de minute, Constanţa a fost sub o continuă ploaie de bombe. Circa 46 avioane inamice şi-au purtat prăpădul peste oraş şi port, aruncând peste 243 bombe.

Ziua de 3 August va constitui una dintre cele mai aspre zile de război pentru Constanţa şi amintirea ei va fi un coşmar pentru oricine a trăit acele ore de groază.

Navele din mare şi din port au tras cu toată intensitatea contra inamicului, dar lipsa aviaţiei de vânătoare nu putea fi înlocuită de efectul proectilelor.

In zilele următoare alarmele au urmat, dar din nou a slăbit intensitatea atacurilor aeriene ale inamicului.

La 5 August s'a executat prima operaţie de convoiere de către navele noastre.

Operaţia s'a desfăşurat în condiţii foarte bune şi cele două nave au ajuns bine la destinaţie.

In istoria Marinei noastre un atare gen de operaţie se executa pentru prima dată şi se poate spune că reuşita ei era încă o victorie a navelor, înscrisă în noaptea de 5-6 August 1941.

De acum aceste operaţii vor începe să fie misiunea principală a navelor noastre şi acelea cari vor duce greul, pe măsură ce va veni toamna, vor fi distrugătoarele.

La 12 August „Delfinul" a plecat în a treia misiune de atac contra traficului inamic depe coastele sovietice ale Crimeei.

La 14 August au plecat şi vedetele torpiloare „Vijelia" şi „Viscolul" pentru a opera într'un punct depe coasta noastră contra traficului inamic din regiunea Odessa.

Chestiunea transporturilor româno-germane în interesul trupelor ce operau pe frontul rusesc devenea din zi în zi mai presantă. Pentru a se ajunge la efectuarea lor, era nevoie în primul rând să se execute dragaje de control prin toate apele cari aveau să formeze liniile traficului.

Incepând din ziua de 20 August canonierele, torpiloarele şi distrugătoarele au pornit la operaţiile de dragaj de control şi balizarea drumurilor dragate.

Pericolul de mine şi de submarine era iminent, dar misiunile s'au executat. Mine au fost dragate şi împuşcate, torpilele inamice au fost evitate. Inamicul era îndrăsneţ, însă riposta se dădea cu mult curaj şi îndemânare. Nu au fost accidente şi calea navelor de transport era pregătită până către apele Odessei şi la Sud până la Varna.

Intre timp „Delfinul" s'a înapoiat din misiunea III-a fără să fi avut vreo întâlnire cu inamicul.

La 23 August s'au înapoiat la Constanţa şi vedetele „Vijelia" şi „Viscolul". Nici ele nu au avut mai mult noroc, fiindcă în raidul executat în apele Odessei în noaptea de 20-21 August nu au întâlnit nici o navă sovietică.

*

La această dată Armata IV-a română era încleştată pe viaţă şi pe moarte pentru cucerirea Odessei.

Marina Regală Română, lipsită de mijloacele pe cari ar fi trebuit să le aibă, făcea încercări disperate să ajute cu ceva pe camarazii dela uscat şi trimitea micile

vedete pentru a întreprinde raiduri în apele Odessei şi Tendrei şi a ataca navele sovietice cari operau în acea regiune. Cu toate eforturile, rezultatele nu puteau fi mai mari decât nimicul pe care îl reprezentau vedetele rapide.

*

Fronturile de luptă dela uscat mergeau admirabil. Cu cât ele înaintau însă spre nemărginitul stepei ruseşti, nevoia materialelor se simţea din ce în ce mai mult. Dar drumul mării ducea prin faţa Odesei şi Odessa avea să cadă abia la 16 Octombrie.

Pentru un moment s'a urmărit mai departe să se aducă o cât de slabă contribuţie la atacul Odessei.

„Delfinul" şi vedetele „Viscolul" şi „Vijelia" au plecat din nou în misiunile lor la coasta inamicului.

In noaptea de 18-19 Septembrie cele două vedete se aflau în apele Odessei şi au descoperit în besnă un distrugător sovietic.

L-au atacat. O torpilă a isbit în nava inamică, dar nu a făcut explozie. Dimineaţa vedetele s'au înapoiat la Constanţa cu amărăciunea în sufletele comandanţilor şi echipajelor.

Au mai urmat şi alte încercări.

La 9 Septembrie transporturile începuseră către Sud, în folosul aliaţilor noştri din Mediterana.

Pe măsură ce transporturile spre Sud se intensificau, se cerea asigurată cât mai bine calea mării contra submarinelor inamice, cari pândeau la toate punctele obligate de trecere. In acest scop, în afara dragajelor, escortei şi siguranţei în navigaţie, s'a trecut la organizarea defensivă a acestor comunicaţii prin minări în diferite puncte de pe coasta noastră şi a vecinilor noştri dela Sud.

Când la 16 Octombrie a căzut Odessa, toate sforţările au fost îndreptate spre punerea în stare de navigaţie a apelor din acea regiune pentru a se crea drum liber spre Gura Bugului navelor de transport.

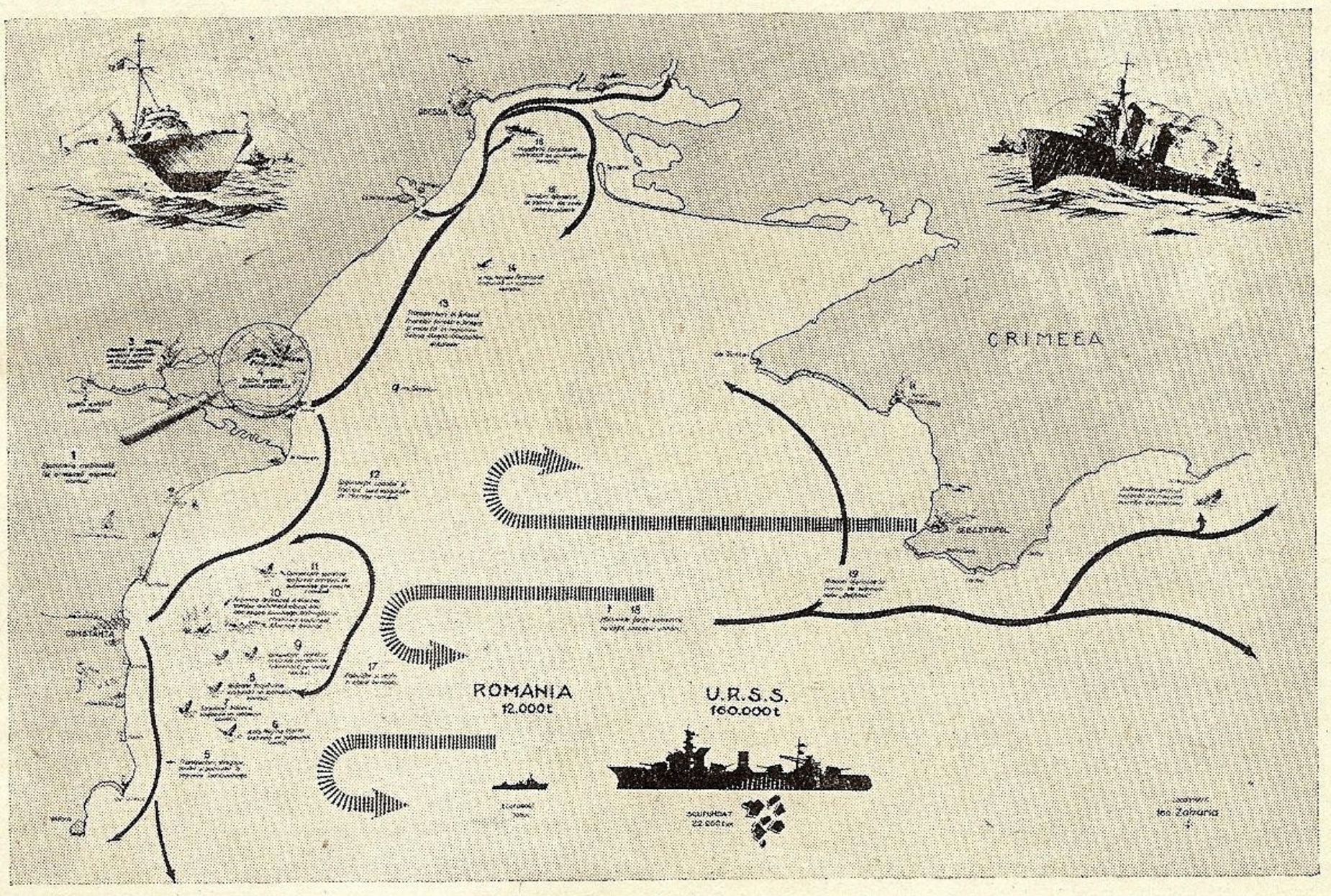
Dragoarele Căpitanului Filip au plecat cu el la Bugaz în ziua de 20 Octombrie. La 15 Octombrie plecaseră vedetele „Vijelia" şi „Viforul". Şi pentru dragoare şi pentru vedete, calea le-a fost neîntoarsă.

La 30 Octombrie transporturile spre Nord au şi început.

Distrugătoarele, canonierele, şi torpiloarele luau navele de transport din porturile româneşti sau bulgăreşti şi le duceau spre gura Bugului. Cu cât aceste operaţii deveneau mai intense, cu atât pericolul de moarte pândea navele noastre.

Inamicul punea continuu mine în drumurile transporturilor şi întocmai ca în legenda Meşterului Manole, o cale de navigaţie făcută ziua de dragoarele amice, era noaptea transformată în câmp minat de minele de suprafaţă sau submarine ale inamicului.

De aceea operaţiile acestea ale navelor noastre au fost şi vor rămâne mult timp chiar după războiu, misiuni de sacrificiu din cari întoarcerea în baze este o întâmplare norocoasă.



Un bilanţ fericit: 1, economia naţională în floare; 2, vedetă bolşevică distrusă; 3, monitor şi vedete distruse; 4, patru vedete distruse; 5, 13, 15, 16, 17 transporturi asigurate; 6, 7, 8, 9, 11, 14, submarine scufundate; 10, „Moscova" scufundată; 18, atacurile sovietice respinse; 19, raidurile submarinului „Delfinul".

VICTORIA SUBMARINĂ DELA YALTA.

De mai multe ori „Delfinul" străbătuse marea în lung şi în lat, dar se înapoiase la Constanţa cu sufletul înnecat de necaz.

La 5 Noembrie era din nou pe coastele Crimeei chiar în baia dela Yalta. O navă inamică i-a intrat în periscop. A urmărit-o, a apropiat-o la 800 metri, a ţintit-o şi o explozie formidabilă a dus în adâncuri cargoul sovietic de 12.000 tone.

Radiograma dată de submarin era laconică: „Scufundat navă un doi zero zero zero tone".

La 7 Noembrie „Delfinul" a intrat triumfal în portul Constanţa. Indrăsneala sa de a pătrunde în baia Yalta avusese ca rezultat această minunată victorie urmărită cu perseverenţă şi curaj fără seamăn de luni de zile; dar atrăsese asupra-i un atac în valuri de re-

dete, care au aruncat timp de 8 ore grenade asupra „Delfinului".

Ziua aceasta de 5 Noembrie a fost cea mai grea încercare şi verificare a marinarilor noştri dela submarin. Ea s'a înscris în istoricul Marinei noastre cu „*Victoria submarină dela Yalta*", apreciată elogios de submariniştii germani prin cordiale şi călduroase felicitări.

ALTE VICTORII ANTISUBMARINE

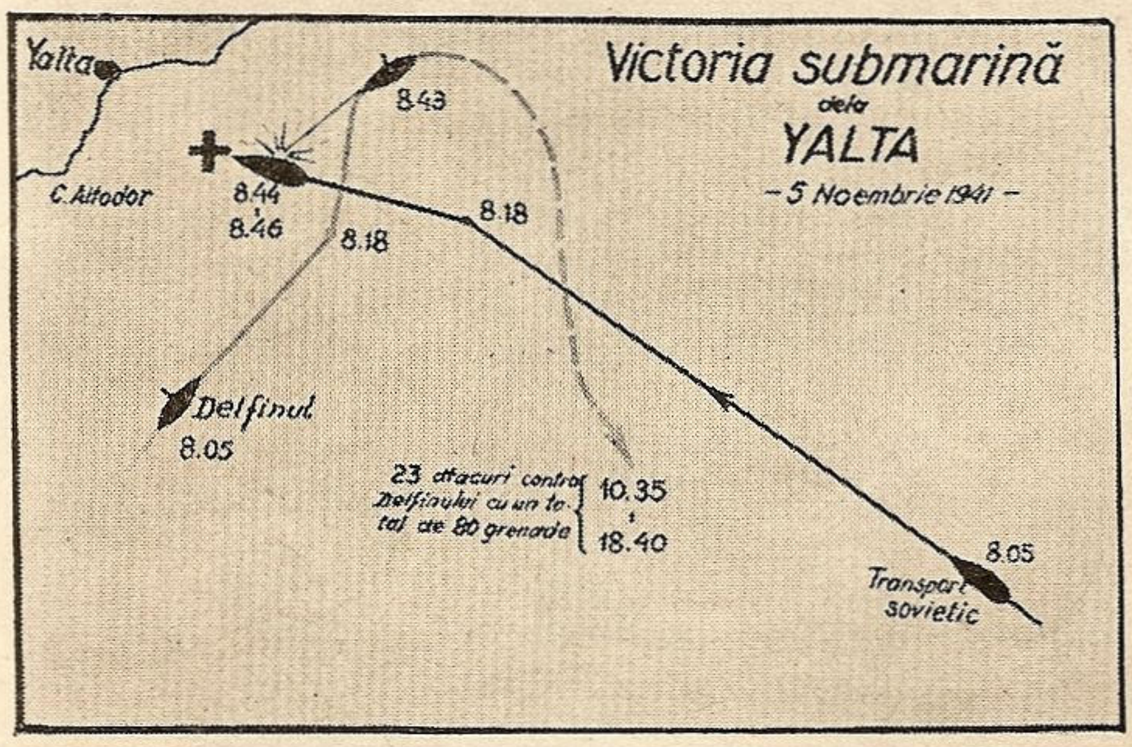
La 1 Decembrie, pe când se escorta un convoi spre Constanţa, un submarin inamic a atacat cu torpila navele din convoi. In timp ce cele trei nave ale convoiului evitau torpilele, distrugătorului „Regina Maria" a pus toată viteza pe locul submarinului şi a lansat grenade în mai multe reprize, bătând pe toată raza de mişcare a submarinului inamic cu toată eficacitatea.

Mai apoi a grenadat şi „Regele Ferdinand".

La suprafaţă au ieşit pete de ulei şi motorină cu bule de aer. La câteva zile în urmă o recunoaştere aeriană a unui avion german a confirmat o pată mare de ulei pe locul atacului executat de „Regina Maria".

Prin aceasta s'a consacrat „Victoria contra unui submarin inamic".

*



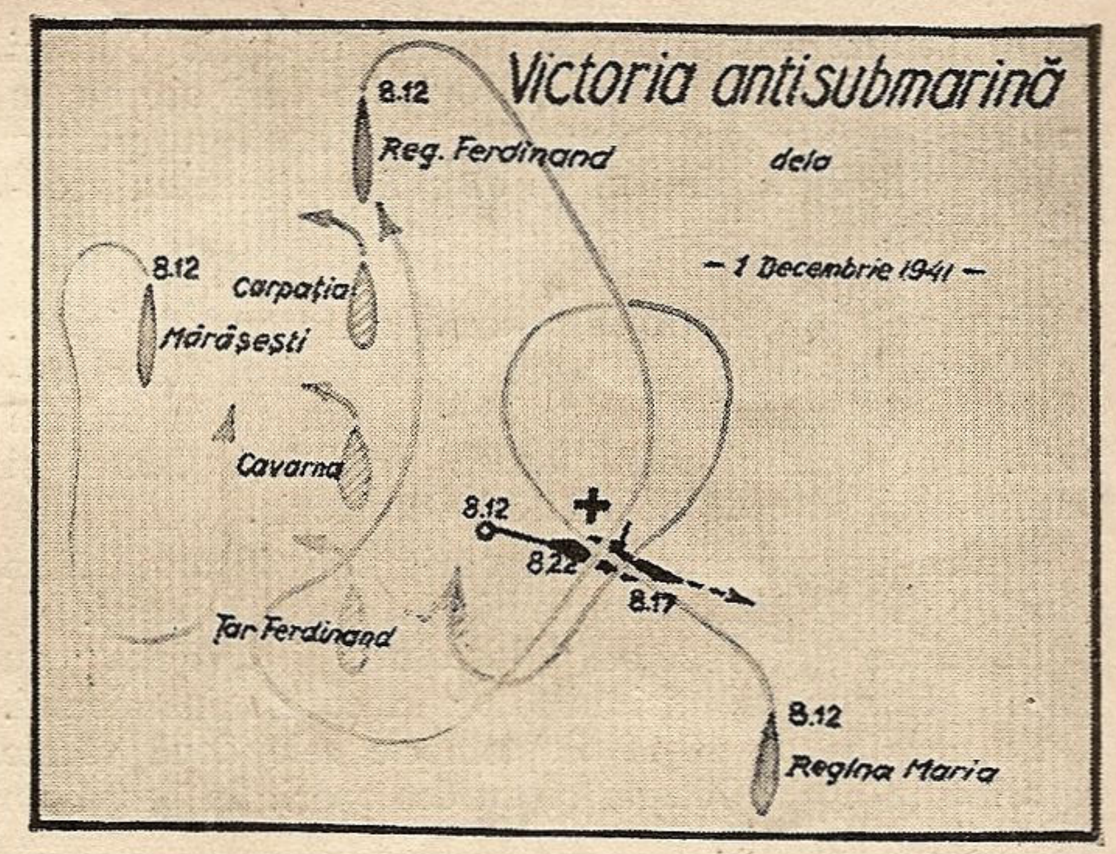
Submarinul „Delfinul" scufundă un transport sovietic de 12.000 tone.

In zorii zilei de 17 Decembrie, pe când un convoi de trei nave era escortat, distrugătorul „Regele Ferdinand" a zărit periscopul unui submarin şi aproape în acelaş timp şiajul unei torpile s'a văzut înaintând către prova navei şi a trecut la 10 metri. Imediat „Regele Ferdinand" a pus capul pe locul submarinului şi a început grenadarea. La una din grenade explozia a aruncat în apă o jerbă de culoare caracteristică şi aceasta era cel mai însemnat indiciu că submarinul inamic a fost distrus.

De altfel fundul mic pe care se găsea submarinul inamic nu ar fi permis acestuia nici o manevră de scăpare.

Astfel s'a înscris o nouă „victorie antisubmarină dela Sud de Bugaz" şi prin ea s'a ajuns la 7 submarine sovietice pierdute sigur de inamic pe coasta noastră.

La 30 Ianuarie 1942 distrugătorul „Regele Ferdinand" a mai atacat un submarin în regiunea Est Caliacra; dar rezultatul acestei acţiuni nu s'a putut confirma încă până astăzi şi deci nu se poate spune decât că ar fi probabil ca şi în acest caz inamicul să fi rămas pentru veşnicie în apele româneşti, ca o mărturie că ştim să ni le apărăm.



Scufundarea altui submarin sovietic.

Expunerea aceasta am putea să o numim cu un termen militar o „*sinteză operativă*".

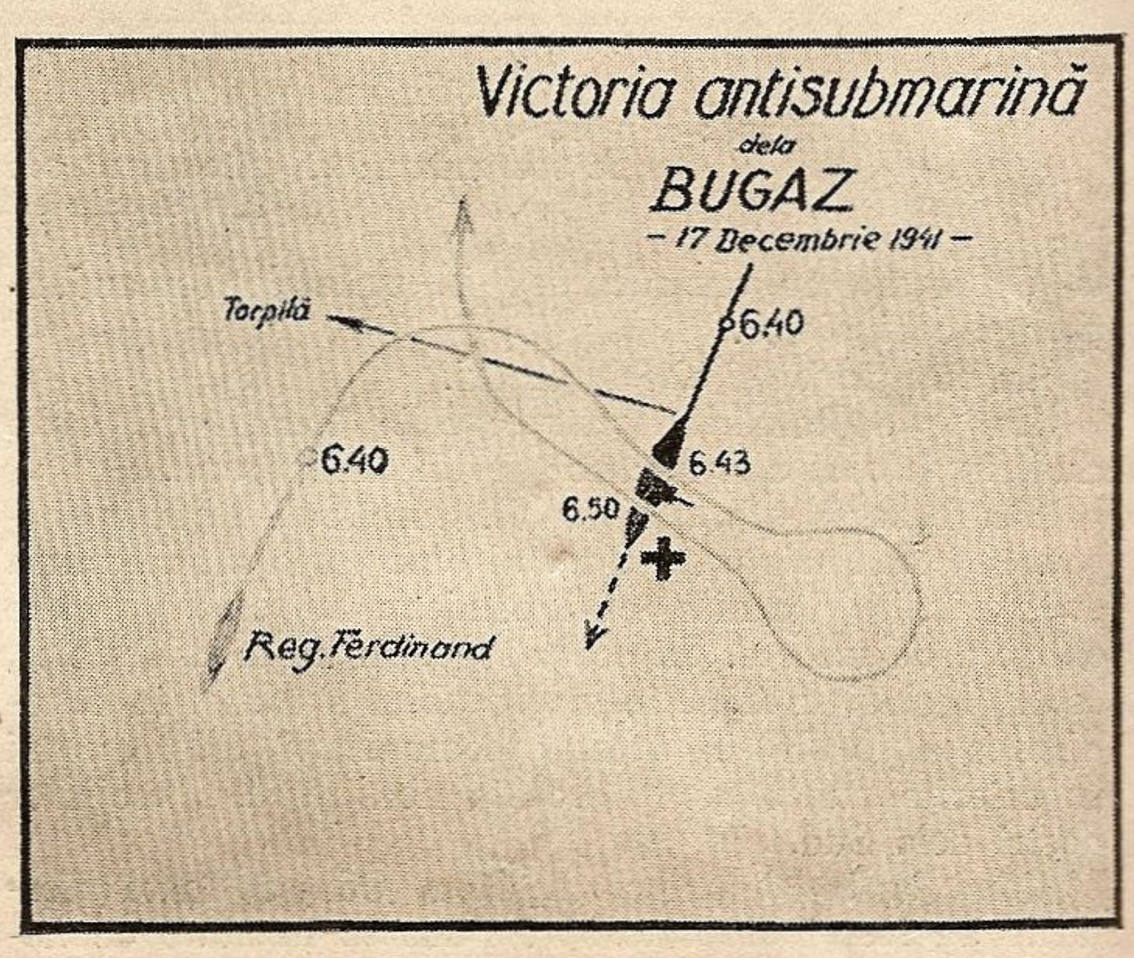
*

Marina Regală Română a încheiat nouă luni de război şi bilanţul activităţii sale a fost zugrăvit în mod sumar pentru a se cunoaşte faptele acelor marinari, cari legaţi de tabla navelor lor, însufleţite prin ei, au străbătut apele Mării Negre în lung şi în lat, sfidând moartea întotdeauna şi uneori înfrăţindu-se cu ea. Miile de mile parcurse reprezintă o muncă şi încă ceva mai mult decât atât: ele formează firul Ariadnei pentru navele noastre, care au înfruntat moartea zi de zi, ca un miracol ce ne vine dela Dumnezeu şi s'au înapoiat la bazele lor.

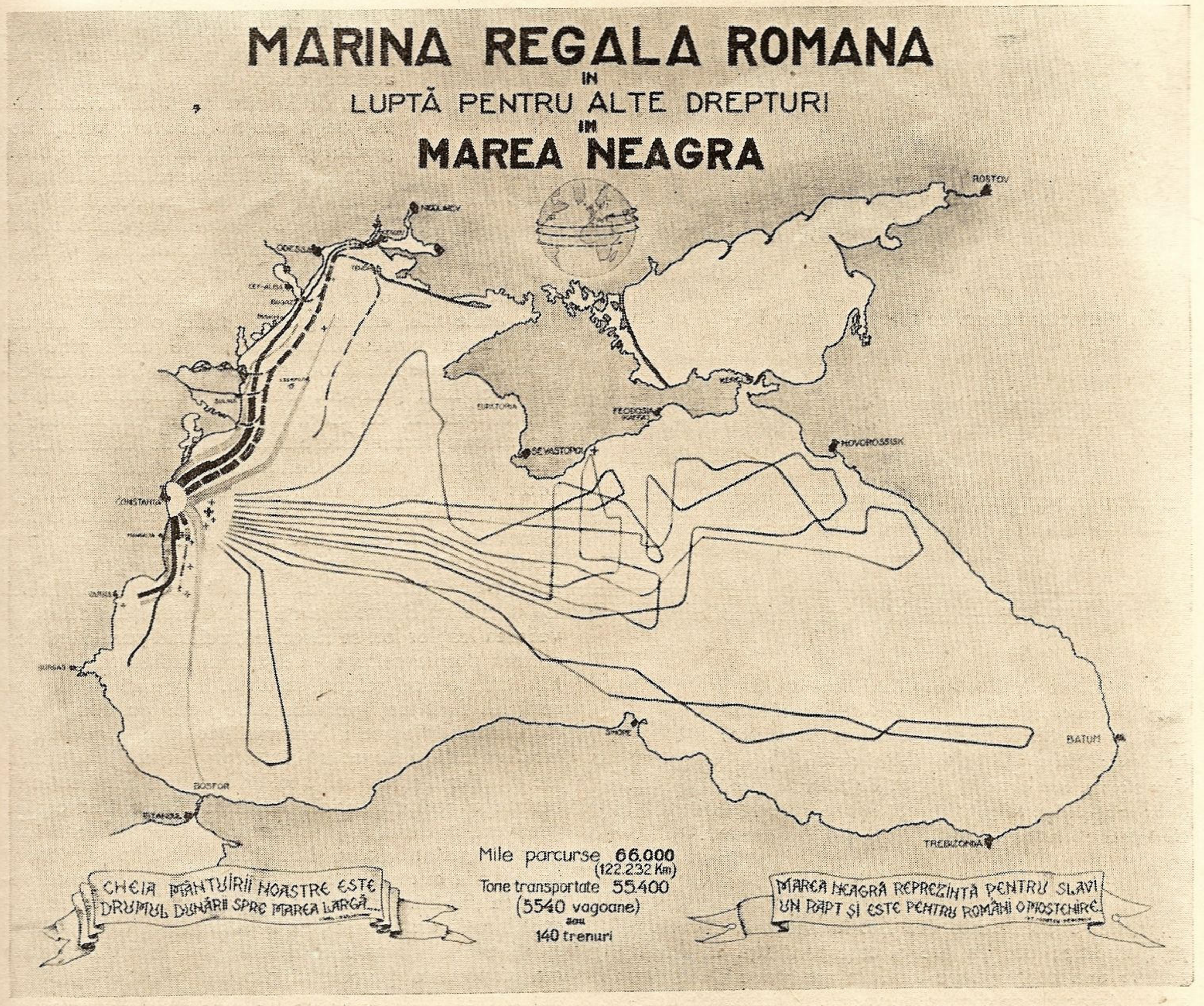
Cârdul de albatroşi, ce s'au adunat din stolurile apelor dela Varna, dela Gura Bugului, dela Constanţa şi dela Odessa, constituie un îndemn de viitor ce se cere împlinit ca un testament de înalt-morală moştenire pentru Neamul Românesc.

Imi permit a spune că a sosit timpul să învăţăm a preţui ceeace mai toate popoarele au înţeles prea târziu.

O marină este în timp de pace un lux necesar, ce nu se poate improviza în timp de război, nici de



Alt submarin scufundat!



Harta rezumativă a operaţiilor marinei regale. Liniile subţiri arată incursiunile submarinelor noastre.

Dumnezeu; iar lipsa ei este plătită scump la orice împrejurare.

— O marină trebue să fie un organism viu şi un tot comun cu toate mijloacele sale de comerţ şi război; fiindcă marinăria nu este un ce care se învaţă de oricine priveşte dela malul Dunării şi ţărmul Mării Negre cum mery vapoarele.

— O marină trebue să se desvolte în toate domeniile ei (navale, portuare, economice) sub o singură conducere şi după un plan în care trebue să persevereze generaţii; fiindcă o încheiere a socotelilor unei marine reprezintă bogăţie, reprezintă mândrie naţională şi reprezintă civilizaţie.

Dar orice marină se construeşte pe o tradiţie şi această tradiţie a fost făurită de marinarii noştri, cari au întins firul Ariadnei în labirintul Mării Negre. Minotaurul însă nu a fost încă ucis.

Cu credinţă, cu mult curaj şi prin alte sacrificii, se va ajunge într'o zi la ceeace veacurile ne-au arătat întotdeauna că este un drept al nostru.

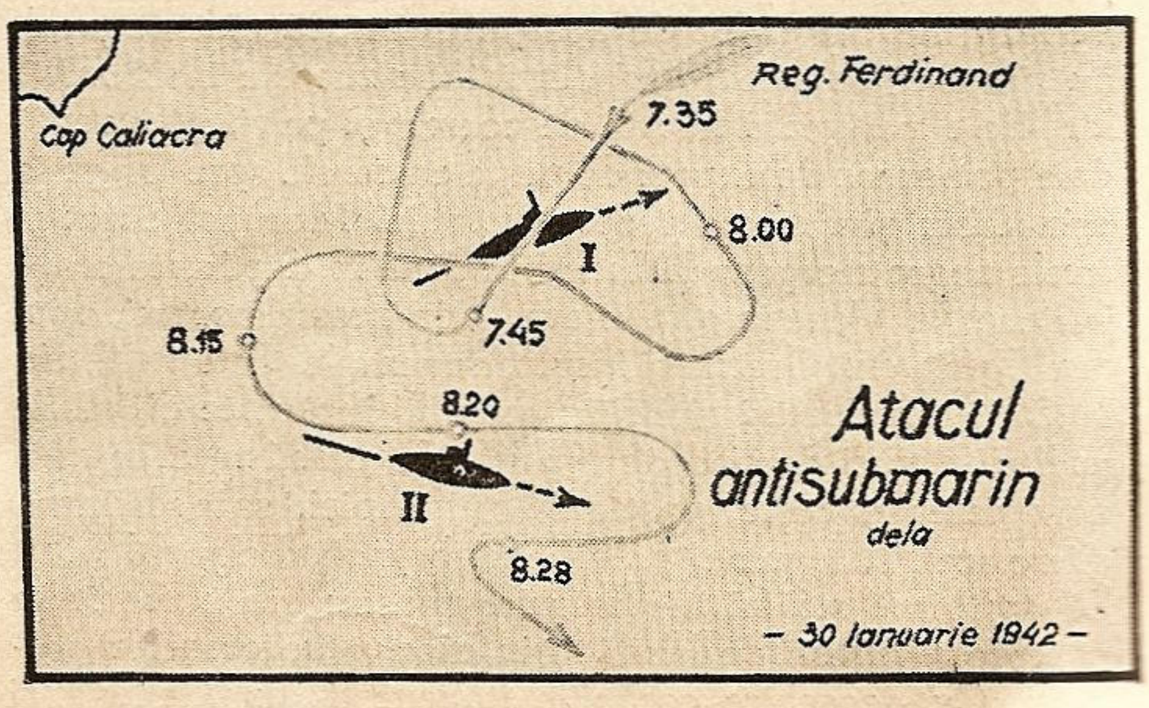
Dar pentru a înţelege tot ce ne-a fost îndemnul veacurilor, să învăţăm să iubim marea şi să preţuim toate ofrandele ce marinarii români au adus şi vor mai aduce pe rugul de zări albastre al Mării Negre.

Astăzi ţărmul Mării Noastre este împodobit cu cruci albe, ce reprezintă sacrificiul ostaşilor români pentru cruce.

Adâncurile infinite sunt mormântul fără cruce al marinarilor noştri.

Să luăm aminte la fapta înaintaşilor şi pe sacrificiile lor să aducem ca osanale munca, dacă vrem la Marea cea Mare să reînviem glorioasele timpuri ale comerţului cu Caffa şi astfel „să fim iarăşi ca'nainte şi mai mult decât am fost".

Lt. Comandor P. POPESCU-DEVESELU

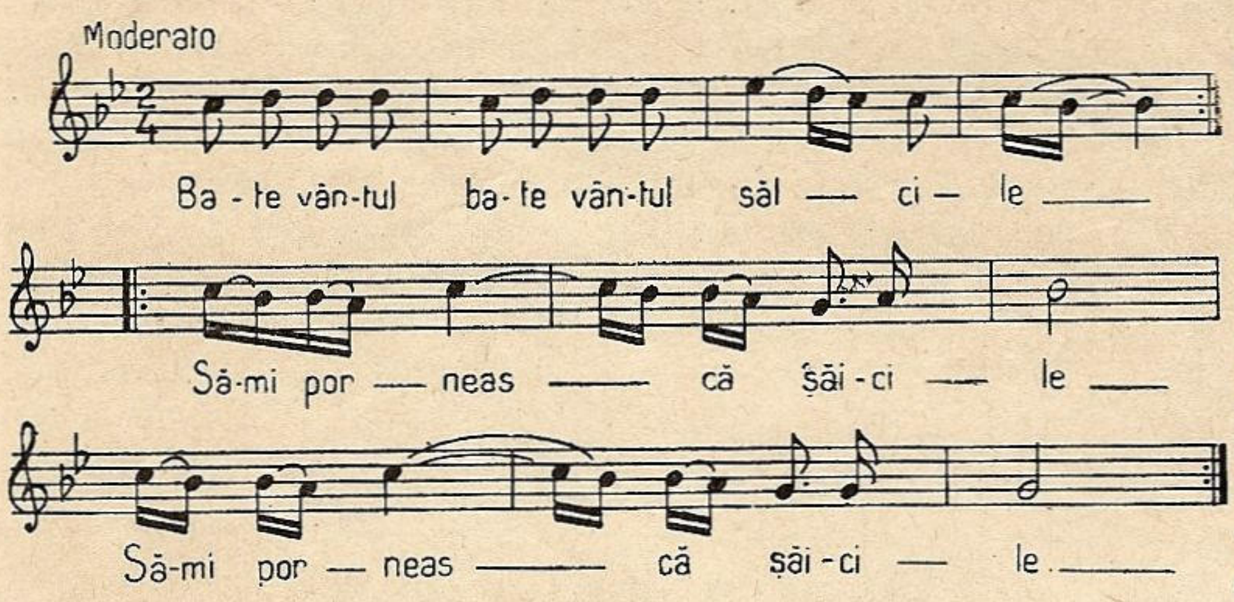


O victorie probabilă.

Tradiţiile vieţii pe apă ale poporului român

de AP. D. CULEA (3)

Alt cântec dunărean ce se cânta acum 60—70 de ani în urmă :



Bate vântul, bate vântul sălcile,
Să-mi pornească şeicile,
Să-mi pornesc şi şaica mea,
La Maria'n Hârşova.
Cum zicea şi cum cânta,
Şaica mică-şi desprindea,
Cu lopata c'o mâna,
Latul Dunării tăia.
Zori de zi când se făcea,
Pescăraşul se'ntorcea ;
A plecat c'o şaică veche
Şi c'o floare la ureche
Şi-mi vine c'o şaică nouă
Şi cu flori la amândouă. [15])

*

Acestea-s documente din istoria nescrisă, transmisă prin tradiţie ; dar ea are o corespondenţă în istoria scrisă ; una confirmă pe alta. In mărturiile călătorilor străini, în actele de comerţ ale vremii, în hrisoavele domneşti şi'n cronici, întâlnim Români pe apă şi lângă apă. Când voevozii Munteniei şi ai Moldovei şi-au întins stăpânirea până la pragurile Dunării şi până la „Marea cea Mare", au găsit aici Români statorniciţi la munca din vaduri de corăbii şi mai ales la pescuitul atât de căutat. Politica întâilor noştri descălicători pe ţărmuri de ape a fost să asigure Ţărilor Române un hotar tare, apărat cu cetăţi la vadurile de trecere şi o stăpânire a limanurilor de corăbii unde să se facă schimburile comerciale pe „drumurile care merg". Ameninţările cuceririlor turceşti dinspre miază-zi, au sporit grijile domneşti pentru stăpânirea malurilor dunărene şi a bucăţii de Mare. Setea de larg, nevoia căilor de apă pe unde „să răsufle ţara" au simţit-o Domnii noştri din întâile zile ale înscăunării lor. Cele mai vechi tratate de comerţ şi privilegii voevodale pomenesc de export de peşte cu carele spre Ungaria prin Sibiu şi Braşov şi spre Polonia. Morunul sărat şi icrele negre mergeau la Istanbul până în depărtate oraşe italiene, la Veneţia şi Genova. Din aceste porturi, apoi din Egipt, din Grecia şi insule, veneau la Cetatea Albă, la Chilia, la Galaţi şi Brăila, corăbii încărcate cu ştofe, unelte, lucruri de podoabă, coloniale, ca să încarce dela noi : cereale, peşte, pastramă, lână, piei, sare, blănuri, miere, ceară, legume, grăsime şi brânză. Belşugul găsit de corăbierii străini în porturile noastre era pomenit în cântece şi poezii de laudă prin cârciumile oraşelor greceşti. Cu deosebire corăbiile italieneşti din Genova şi Veneţia cutreerau Marea Neagră de jur împrejur. Insemnările comerciale ale acestor cetăţi porturi cuprind multe nume de Români aflaţi în serviciul lor. Pe lângă aceşti Genovezi, vestiţi negustori şi marinari, ne-am făcut o bună parte din ucenicia profesiilor Mării. La Caffa din Crimeia (azi Feodosia) găsim în solda Genovezilor pe alde Radu, Stoica, Stancu, Dumitrie, Ion Valahul din Suceava, pe Bartolomeu din Cetatea Albă şi câţi or fi fost rămaşi necunoscuţi [16]).

In acele zile, era la gura Niprului o cetate negustorească cu numele *Lerici* (cam pe unde vine azi Kersonul) cumpărată ori cucerită dela Tătari de către cinci fraţi genovezi. Fiind în vecinătatea pământurilor Hanului, cei cinci fraţi mai trăgeau foloase şi din răscumpărarea Creştinilor robiţi de Tătari. Creştinii eliberaţi plăteau Genovezilor o sumă mai mare decât preţul răscumpărării lor din mâini tătăreşti. Aşa se întâmplă cu 14 Moldoveni din Cetatea-Albă. Ori că Genovezii or fi cerut prea mulţi galbeni, ori că Petru Aron, Domnul Moldovei, găsi prilejul nimerit să pună mâna pe cetăţue, destul că voiau să pescuiască la Lerici. Ca şi cum ar fi fost înţeleşi, cei 14 prinşi din cetate, la vederea fraţilor lor, se răsculară, ucizând paznicii şi deschiseră porţile celor 60 de pescari moldoveni. Asaltul izbutind, toţi cei scăpaţi cu viaţă, împreună cu stăpânii cetăţuei, fură luaţi prizonieri. Se aşează aci straje moldovenească în numele Domnului Moldovei. Zadarnic au încercat fraţii genovezi să-şi răscumpere cetatea ; zadarnic a trimis Genova soli Moldovei pentru punerea în libertate a cetăţuii Lerici ; zadarnic s'au arătat corăbii genoveze la Lerici şi la Cetatea Albă. Moldovenii însă nu s'au speriat de atac şi-au ţinut mult timp garnizoană în cetăţuia cucerită. Având nevoie de „grâu moldovenesc ce ţine bine la transportul pe Mare", Genovezii făcură mai departe comerţ cu negustorii din Cetatea-Albă ca şi cum nimic nu s'ar fi întâmplat. Dealtfel aceasta era şi porunca guvernului genovez către corăbierii ei din Marea Neagră, că nu trebuesc rupte legăturile de afaceri cu Moldova, „ci e mai bine să vă prefaceţi şi să zăboviţi până vor veni timpuri mai bune când veţi fi îndemnaţi să vă gândiţi la redobândirea cetăţuii Lerici". Nici Ştefan cel Mare n'a dat cetatea, ci a stăpânit-o Moldova 20 de ani, până când a fost cucerită de Turci.

Despre corăbiile pe Mare din vremea lui Ştefan Voevod, ne stă mărturie o însemnare pe un vechiu ceaslov dela mânăstirea Neamţu citită de generalul Anastasiu [17]). Din ea se vede cum s'a înnecat cea mai mare corabie ce avea Moldova, atunci când Turcii au atacat şi au luat Caffa în anul 1475. Dar înnecatul corăbiei a fost cu voia marinarilor moldoveni, scufundată împreună cu încărcătura ei de 106 Turci. Iată însemnarea : „Livada lui Neonil a rămas pe mâna Mânăstirei, că locul aista i-a fost dăruit de Ştefan Vodă lui Nica din Răpciuni care a fost plutaş multă vreme pe Bistriţa, după cea ispravă cu Turcii în apa Caffei când s'a înnecat multă samă de Turci ce venise asupra cetăţei aceleia ca s'o cuprindă. Şi de grija ertării lui Dumnezeu, Nica s'a făcut călugăr pentru aşa mare peire de lume şi-a răposat în Sfântul Dumitru. Şi spun călugării cum au tocmit ei lucrul cu înecăciunea Turcilor ; c'ar fi luat Turcii corabia cea mare ca să treacă de cea parte a apei unde era cetatea Caffei. ca s'o bată şi s'au suit toţi ca la 106 Turci şi cu cei 8

---

[16]) N. Iorga : Chilia şi Cetatea Albă.

[17]) Revista „Marea Noastră" Nr. 11, Noemvrie-Decemvrie 1941.

moldoveni ; iar ai noştri au bortilit în ascuns din corăbiei, fără să dea sminteală Turcii şi a unde-i jocul apei spre adânc şi într'o cli- umplut de apă corabia şi s'a lăsat la fund, de decât Nica eşind la mal de aiastălaltă parte într'un târziu în satul lui".

când se pornise o nouă cruciadă împotriva corăbiile franceze şi veneţiene, sub comanda francez Wavrin, intrară pe Dunăre ca să facă cu oştile creştine de sub comanda lui Ion Cor- la Brăila, le ieşiră în cale Vlad Ţepeş, făgăduin- numele tatălui, Vlad Dracul, provizii, călăuză dunărene stăpânite de Turci şi ajutor mili- cucerirea lor. Ajunşi sub zidurile Silistrei, Dracul puse la îndemâna Cruciaţilor am putea Dunării" ce-o avea acolo: „400—500 vase... într'o bucată... lungi şi strâmte şi cu mulţi în ele...". Acestea sunt străvechile noastre ci- din trunchiuri de stejar şi de plopi uriaşi pescuitului şi ale comunicaţiilor pe apă. Wavrin în cronica sa, că înainte să se în- Silistrei, „Românii cu vasele lor intrară în- să prindă un Turc ce pescuia acolo" şi care despre apărarea cetăţei. De aici, galerele pe pânzele umflate de vânt, porniră spre Tur- voevodului român le însoţiră cu vasele lui... cu vâsle şi nu cu pânze ca ale noastre, veneau Domnul Ţării Româneşti merse pe uscat ur- şi galerele cu toată puterea sa". Anco- opriere „unde găsiră pădure şi loc bun de fă- Debarcară. Vlad Ţepeş trimise un căpitan grăi astfel comandantului cruciat: „Fiul Valahiei spune domniilor voastre să ştiţi că la două mile de cetatea Tutrakan şi vă roagă să fiţi gata de atac mâine dimineaţă, că are oaste tare de 500 Valahi". A doua zi, no- Wavrin „puse să se sune din trompete sem- ridicarea ancorelor, şi porniră în urma vaselor putură de grabă. Punând şi piciorul pe uscat Românii) fură respinşi până la vasele lor, ca număr, de Turcii din cetate. Dar ducele Wa- armurile de pe două galere, ajută pe Români să din nou la asalt". Iată-i acum pe voinicii noş- mărturisirile cronicarului francez tre- Dunărea dela Giurgiu la Rusciuk la porunca voe- Vlad Dracul, fiind Creştinii la grea strâmtoare

---

Iorga: Românii în secolul XV, p. 197 şi 209; Jean La campagne des Croisés sur le Danube (edit. N.

din partea Turcilor: „Aflând Domnul Valahiei acest lucru, îşi trecu caii şi călăreţii înnot peste fluviu, vreo patru mii de oameni în totul, spre a alerga în ajutorul asediaţilor. Văzând Turcii venind asupra lor atâta putere, o luară la fugă care cum putură". Aceiaşi meşteri înnotători, ca nişte eroi din baladele Dunării, ni-i înfăţişează acelaş cronicar francez la atacul Nicopolei, fugind noaptea înnot dela Nicopolea din Bulgaria la Nicopolea mică — T.-Măgurele de azi [18]). „Mai mulţi Valahi şi Unguri care fuseseră prizonieri la Turci şi ştiind înnotul, şi-au încercat norocul sărind în apă şi trecând fluviul, ajunseră la Creştini".

Odată cu cucerirea ţărmului marin de către Turci în veacul al XV-lea, a vadurilor dunărene şi a cetăţilor, viaţa noastră marinărească şi-a încetinit mersul. Navigaţia a rămas în seama corăbiilor cu pavilion turcesc. Şi după această dureroasă cotitură a istoriei noastre, o viaţă românească de apă a continuat totuşi; a fost a meşteşugarilor la lucrul vaselor din vaduri şi a pescarilor, — pescuitul fiind unul din izvoarele cele mai bogate ale economiei naţionale de export în trecut. Pe luntrile acestor pescari treceau oşti româneşti de pe un ţărm pe altul când voiau să atace lagărele turceşti. Le mobilizau trimişii Voevozilor în taina sălciilor şi a stufărişului dunărean, în locuri numai de ei cunoscute.

Fără să mai întrebăm izvoarele vechi, la îndemâna tuturora, ştim cu toţii că Dunărea taie o pânză românească dela urzirea daco-romană pe aceste meleaguri de Europă.

Românii dunărinţi, cum îşi zic cei dela gura Moraviei, a Timocului şi-ai ţărmului bulgar, cântă aceleaşi balade dunărene, mânuesc aceleaşi unelte şi acelaş vocabular propriu îndeletnicirilor de apă, ca şi cei de dincoace. Parcă Dunărea ar fi o apă care uneşte şi nu una care desparte.

Dunărea şi Marea alcătuesc un brâu de ape care au încins vitejia noastră veche.

Dunărea şi Marea sunt leagăne de cultură românească.

Călătorii străini ne-au găsit aici de aproape un mileniu şi ne-au pus în cărţile şi hărţile lor, dela gura Nistrului, în Deltă, pe la acele „bisericuţe" din pragul Mării pomenite de colinde — şi acea „Portiţă" de Mare în jos, înainte de penetraţia turco-rusească la gurile Dunării.

Datoria noastră de azi este să repunem în totul tradiţiile româneşti în aceste goluri din lăuntrul pământurilor noastre, reparând astfel o nedreptate a istoriei.

Dacă suntem aici de când hăul, vrem să rămânem aici; şi rămânem prin destin şi voinţa noastră de a trăi.

FAPTELE DE ARME ALE MARINARILOR NOȘT

Contribuția marinei noastre la isbânda armelor românești.

de C. Amiral N. PĂIȘ
ministru subsecretar de Stat al Marinei

In desfășurarea actualului război, marina noastră militară ca și cea comercială, a jucat un rol însemnat: cea dintâi, prin apărarea litoralului maritim și atacul forțelor navale inamice, iar cea de a doua prin executarea transporturilor pe mare, pentru susținerea flancului drept al armatei de uscat din Crimeea.

In aceste acțiuni, marina noastră a fost și este chemată să-și valorifice pe mare, valoarea technică a materialului și iscusința personalului său.

Deși mică, în proporție cu uriașul naval sovietic, marina noastră a opus cele 12.000 tone ale sale, celor 150.000 tone ale adversarului roșu, cu atât spirit de jertfă, cu atâta dârzenie și tenacitate, în cât această disproporție de tonaj, evident defavorabilă nouă, a fost aproape anihilată într'un timp relativ foarte scurt.

Marele public românesc nu are posibilitatea de a fi la curent cu toate misiunile grele, obositoare, dar mai ales foarte primejdioase, pe care Marina noastră le-a îndeplinit zi și noapte, pe întinsul apelor, dela începutul războiului, cu o vitejie și cu o abnegație demnă de toată lauda.

Motivele acestor laconice informații asupra faptelor de arme ale Marinei, sunt multiple dar și explicabile.

In primul rând ar fi secretul operațiunilor, care implică anumite restricții în redactarea comunicatelor oficiale și a reportagiilor de război.

In general, opinia publică nu are de unde să cunoască mai adânc datele technice ale Marinei și ale unităților sale, afară de iubitorii mării,cari s'au ocupat în deosebi de marină, din dragoste pentru această armă.

Unitățile noastre navale, luptă la larg, departe chiar de ochii șefilor lor mai mari, așa că știrile despre izbânzile navelor noastre parvin prin T. F. S., în primul rând la Comandamentele superioare ale Marinei și apoi triate, distilate și reduse la o redactare sobră, ajung la cunoștința publicului.

Afară de aceste considerente trebuie adăogat faptul că, prin tradiție, marinarul este în general retras, tăcut, viteaz și disprețuitor de moarte, dar de o modestie, pe care nu o poate explica decât conștiința sa în îndeplinirea datoriei pe care o consideră ca o obligație sfântă și pe care o exercită zilnic, fără murmur, fără șovăire și fără gând de răsplată.

Dacă Marina noastră ar fi fost cevă mai răsărită decât este și după aprecierea faptelor înplinite de ea în situația de azi, se poate susține că rezultatele pe care le-ar fi realizat această Marină Română mai puternică ar fi fost cu totul excepționale, și ar fi contribuit mai efectiv la victoria finală.

Pentru a avea în fața ochilor o icoană vie a însemnătății reale a acțiunei micei, dar vitezei noastre Marine, însuflețită de un neegălat spirit ofensiv, să luăm în vedere rezultatele obținute.

Iată pierderile marinei sovietice dela 22 Iunie 1941 și până în prezent:

LA MARE: Un conducător de flotilă: „MOSCOVA", scufundat de distrugătoarele „REGELE FERDINAND" și „REGINA MARIA" și de Artileria de coastă Germană.

Un conducător de flotilă: „HARKOW", avariat de aceleași distrugătoare și aceași baterie de coastă Germană.

7 submarine scufundate de navele Diviziei de [illegible]

1 mare vapor de transport de 12000 tone, [illegible] cu trupe, arme și muniținni, scufundat de sub[illegible] „DELFINUL" în apele Crimeei.

1 submarin sovietic scufundat recent în Apr[illegible] de către remorcherul-dragor „FORSCH".

LA DUNARE: 2 monitoare avariate; 7 ve[illegible] fundate; 2 vedete avariate; 2 nave auxiliare s[illegible] și 1 avariată.

In fața acestor rezultate strălucite, obținute, [illegible] Davidul Naval Românesc în luptă cu Goliathul S[illegible] orice comentariu este de prisos.

Marina și-a făcut datoria în război peste pu[illegible] și ea este gata oricând să-și dea sângele și via[illegible] țară, pentru Rege și pentru Mareșalul Condu[illegible] tregitor de Neam și de hotare.

Trebuie să mai luăm în considerație că trans[illegible] executate de Marina Comercială, la adăpostul [illegible] de război, au adus servicii neprețuite, atât Ar[illegible] și Țării.

In adevăr, pe Dunăre s'au transportat în c[illegible] trecute Divizii întregi împreună cu tot armam[illegible] chipamentul și subzistențele necesare dela T[illegible] verin până la Vâlcov, precum și combustibil (p[illegible] lemne) pentru interiorul țării.

Pe mare, tot navele marinei comerciale sub s[illegible] lor de război, au reușit să transporte un tonaj a[illegible] de hrană, combustibil, arme și muniținni, din p[illegible] noastre până în Crimeeia pentru reaprovizio[illegible] matei de Uscat de pe front.

Pentru aceste reale și prețioase servicii, [illegible] Conducător a binevoit să citeze Forța Navală [illegible] prin Ordin de Zi pe Armată.

Aceste operațiuni grele și primejdioase, nu s[illegible] tut efectua, cu atâta precizie și punctualitate și [illegible] fără pierderi, dacă n'ar fi existat, din timp [illegible] strânsă legătură între marina de război și ce[illegible] cială, ale căror acțiuni a fost coordonate de u[illegible] dament unic.

Acest început frumos de strânsă legătură în[illegible] comercială și marina militară,trebue să fie un [illegible] puternic pentruca și pe viitor aceste două [illegible] numai în aparență sunt diferențiate — să fie [illegible] facă un tot, ele reprezentând puterea navală a [illegible] La noi în România, marina comercială nu p[illegible] lesvolte și să progreseze, decât prin marina de [illegible]

Necesitatea unei puternici marine pentru [illegible] se va impune în noua Europă, când Marea [illegible] deveni un vast câmp de activitate economică, [illegible] prin cel mai scurt și eftin drum, — Dunărea — [illegible] sele din Estul și Sudestul Europei se vor d[illegible] centrul și vestul Europei și invers.

Se impune deci, dela început ca România s[illegible] zentă efectiv în această mare, făcând eforturile [illegible] în această direcție.

Eroii Marinei.

de Cpt. Comandor M. VE[illegible]

Azi, mai mult decât oricând, Ziua Eroilor [illegible] deosebită însemnătate, pentru Țară și Neam [illegible] bolul de glorie, ce coboară acvea din tăriile [illegible] supra acelora, cari și-au vărsat sângele cu ge[illegible] pentru reîntregirea patriei în granițele ei firești [illegible] consolidarea Tronului M. S. Regele Mihai I [illegible]

străduinţelor şi jertfei de sine, pe care, Mare-
Făuritor-desrobitor de neam şi de hotare, le-a
de zi, la temelia României de mâine — glori-
fericită.

mai mult decât oricând, sufletele eroilor dela
Nistru, şi Doneţ ; dela Odesa şi Sevastopol, dela
şi dela Kerci, sunt aproape de noi, plutind în
limpede de primăvară, în însuşi sufletul
nostri, care ne îmbrăţişează şi ne mângâie parcă,
ne consola, de moartea terestră a eroilor noştri
pe câmpul de onoare, căci ea va însemna viaţa şi
neamului românesc, prin tinerele lui vlăs-
gul veacurilor şi generaţiilor viitoare.
nostri nu sunt morţi. Ei trăesc pe veşnicie în
cuvintele noastre, în faptele şi lucrurile noa-
trăesc în aerul pe care-l respirăm, în floarea
cu balsamul ei feciorelnic, în pasărea care
lucrându-se de viaţă şi de primăvară şi mai
noştri şi în tineretul viguros, dârz şi viteaz
gând de luptă şi de isbândă, pentru a continua
opera de întregire a părinţilor şi a bunicilor

batalioanele şi diviziile române, desfăşoa-
drapelelor lor, purtate în sbor întins şi fal-
aceeaşi vulturi de aur, ce străluciau pe vre-
vârful stindardelor legiunilor romane, dealun-
şi deasupra munţilor Crimeei, luptând cu
fără seamăn, alături de camarazii germani,
străluciţi şi neînfricaţi ostaşi ai războaielor,
a Eroilor devine un simbol al veşnicei con-
luptă şi în jertfă, în avânt şi în isbândă, în
moarte, a armatelor Germano-Române, care
soarta prin jertfa comună a sângelui,
ţinerea acelaşi ideal: SALVAREA EURO-
CEI ŞI A CIVILIZAŢIEI UMANE.
legendarii ostaşi ai armatei de uscat, deasupra
stărat, întinzându-şi aripile ocrotitoare stră-
aviaţie, au luptat şi au învins ; în acelaş
au pornit la larg marinarii noştri, pentru a
Goliatul Naval Sovietic, cu spada temerară
noastre, iuţi ca nişte fulgere, şerpuitore, ca
şi invulnerabile în faţa intemperiilor Mării
uriaşului lor adversar.
Regală şi Comercială a făcut sforţări su-
pentru a-şi îndeplini multiplele şi grelele ei
Nici un picior de matroz bolşevic n'a călcat
sfânt al Patriei şi nici o navă roşie n'a îndrăs-
undă în apele noastre strămoşeşti, fără să-şi
cum a fost cazul scufundării Crucişătorului

grele lupte navale, duse zi şi noapte,
pe furtună, sub focul din aer, de apă şi de
cerut destule jetfe de eroi ai apelor noastre,
marina să nu se mândrească cu fii ei cei
care şi-au găsit mormântul în adâncul apelor
în valurile saline drept în picioare, cu
sbor către Dumnezeu şi cu ochii la pavili-
al navei sale pe care, în viaţă, l'a purtat
la catarg, fluturând în falduri de biruinţă,
Marinei şi a Patriei noastre scumpă tu-

ofiţeri ai marinei noastre, căzuţi pentru

Aspirant *Cornăţeanu Aurel*, Şeful promo-
care a scufundat un submarin inamic la
într'o noapte de Octombrie 1941 a torpilat
sovietic în baia Odessei.
este isprăvi legendare, sare în aer pe vedeta
Vijorul, pe care o comanda în mod excepţi-
onal, pe când lupta cu valurile, cu duşmanul şi cu ba-
rajele de mine, pentru a salva viaţa camarazilor ger-
mani căzuţi în apă, odată cu explozia navei lor dintr'un
convoi escortat.

Pentru nemuritoarele sale fapte de arme a fost de-
corat Post-Mortem cu ordinul Mihai Viteazul şi cu Co-
roana României cu Spade şi Panglică de Virtute Mili-
tară.

Aspirantul *Mircea Metz*, un adoloscent, şeful pro-
moţiei 21 Regele Mihai I. care, la 3 August 1941, ca
şef al tunului antiaerian din pupa navei comandant,
pe care era îmbarcat, doboară câteva avioane sovietice.

Imbarcat ca ofiţer secund pe vedeta torpiloare *Vije-
lia*, este sfârtecat de explozia unei mine şi cade în a-
pele Odessei, la 9. XI. 1940.

Cpt. *Filip Nicolae*, fiu de marinar, şi un îndrăgostit
al navei şi al mării, de-o vastă cultură profesională, un
adânc cunoscător al armelor sub apă, a fost sortit să
cadă victimă aceloraşi arme (minele), pe care le-a îndră-
git atât de mult în viaţă.

Apele ruseşti trebuiau total aerisite de puzderia de
mine sovietice, pentru ca transporturile pe mare să poa-
tă reînprospăta cu hrană şi muniţie, flancul drept al
armatei de uscat.

Misiunea grea, supraumană.

Cpt. Filip reuşeşte să o ducă la perfectă îndeplinire.

Dar, pe o mare rostogolitoare de valuri uriaşe, într'o
luptă de ciclop cu elementul deslănţuit, Cpt. Filip este
aruncat în aer de explozia unei mine perfide şi cade la
datorie, pe comanda unui mic dragor, în fruntea gru-
pului de 4 dragoare, pe care le comanda, cu o destoini-
cie şi un dispreţ de moarte, care l-au dus în veşnicie,
totuşi pe veci nemuritor, împreună cu Aspirantul
Apostolescu şi cu bravi lui marinari.

Mulţi maeştri şi ostaşi viteji ai Marinei Regale şi
Comerciale şi-au găsit odihna de veci în sânul fluidic
şi tumultos al Mării Negre şi al Dunării bătrâne lup-
tând cu elementul deslănţuit şi cu armele perfide ale
unui duşman de 15 ori mai numeros.

In memoria acestor Eroi ai Marinei, căzuţi în adân-
cul apelor, din florile recunoştinţei noastre să împletim
o cunună pe care să o depunem pe întinsul apelor, spre
odihna sufletelor lor.

Victoria Delfinului.

de Cpt. C-dor MARIUS VERBICEANU

**In postul central al submarinului *Delfinul* este tă-
cere adâncă. Motoarele au fost stopate. Căpitanul
Costăchescu, Comandantul viteazului corsar, se uită
încruntat prin luneta periscopului.**

**Toată atenţia sa e concentrată în simţul vizual. Ce
o fi văzând oare, în scurtul răstimp al acestei împun-
sături de periscop ?**

**Un mare pasager, plin de trupe, de vehicule, de cai,
de tunuri şi de saci cu provizie, se proectează pe o-
glinda periscopului, ca pe pânza unui film de război.**

**Privirile maistrului timonier şi ale echipajului din
minusculul post, unde bate pulsul întregului submarin,
prin multiplele şi delicatele sale aparate, sonerie. lu-
miniţe, cadrane, roţi şi porta-voci, sunt aţintite, cu
fixitatea ochilor unei figuri de ceară dintr'un panoptic,
asupra comandantului.**

**Inimile tuturor parcă au încetat de a mai bate, în
aceste clipe de emoţie, care par mici eternităţi, când
soarta navei şi a echipajului atârnă de voinţa, inteli-
genţa şi talentul, promptitudinea şi deciziunea unui
singur om : Comandantul.**

Deodată, ordinele ţîşnesc, ca dintr'un resort.

Comandantul apasă pe un buton, o sonerie sună: postul de torpile din pupa, gata de lansat două torpile!

O luminiţă verde se aprinde pe o placă de aramă: E răspunsul. — Gata.

O altă sonerie: Atenţiune.

O alta: Foc!

Torpilele au pornit la drum.

Imediat Comandantul apasă pe un alt buton. Periscopul de luptă se înfige brusc în interiorul submarinului, ca şi coarnele unui melc.

Alte comenzi pornesc vertiginos prin sonerii şi porta-voci:

— Gata de imersiune.

— Gata.

— Deschideţi purjile.

— Deschis.

— Adâncimea maximă.

Apa pătrunde în interiorul balastelor cu sgomot de cascadă.

Acul indicatorului de adâncime alunecă pe cadran mai repede ca niciodată. Submarinul e înghiţit mereu de adâncul întunecat, cufundându-se parcă cu voluptate, în sânul fluidic al Mării Negre, care poate fi unica lui salvare sau mormântul.

Acul şi-a încetinit alunecarea. Iată-l la 45—60—70—75—80 m.

— Inchideţi purjele!

Acul indicatorulut de adâncime se imobilizează.

Un suspin de uşurare scoate toată suflarea omenească din interiorul chochiliei de metal, perdută în fundul mării.

Comandantul, secundul şi echipajul sunt cu sufletul la gură. Ce-or fi făcut torpilele? Au atins ţinta? Au ratat-o? Cine ştie!

Secundele trec greu. Nici o şoaptă nu se aude. Par'că submarinul a fost scufundat într'un somn letargic şi bizar de puterea baghetei magice a unei zâne din poveşti.

Deodată, o bubuitură puternică, venită din adâncurile mării, cutremură tot submarinul. Parcă fundul mării a făcut explozie la o depărtare astronomică.

Comandantul râde. Ia în braţe pe secund şi îl sărută. Echipajul râde cu lacrimi de bucurie. Torpilele au lovit în plin.

Comandantul zice vesel către secund:

— Vezi, dacă nu-i tăiam drumul şi dacă mai pierdeam câteva minute, nu mai puteam lansa nici cu pupa. Acum cred că l-am dat gata.

L-am fundarisit răspunse ca un ecou secundul.

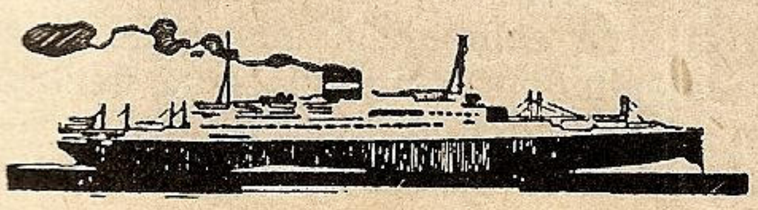
— Funda! Funda! exultă în cor echipajul.

Un mare transport sovietic de 12.000 tone înţesat de trupe, armament, muniţii şi hrană, şi-a găsit lăcaşul de veci în apele livide ale Crimeei, într'o zi posomorâtă de Octombrie.

Submarinul, asupra căruia bolşevicii au aruncat câteva zeci de grenade şi bombe de pe vedetele rapide şi din avioanele lor, a scăpat teafăr, ca printr'o minune cerească.

Cu inima uşurată şi conştiinţa datoriei împlinite, comandantul poate da vesel comenzile de întoarcere în Patrie:

Ambele motoare pe drum înainte.



Surâzători în faţa morţii.

de CONSTANTIN CRISTOBALD
Reporter de război pe frontul M[illegible]

(Schiţă citită sub titlul „Marina română în r[illegible] în ziua de 22 Iunie 1942, la Teatrul Naţional din Bu[illegible]reşti, în cadrul şezătorii literare date sub pa[illegible] d-lui Profesor Mihai Antonescu, vice-preşedinte[illegible] siliului de miniştri, pentru glorificarea eroismului [illegible] felor armatei române, cu prilejul împlinirii unui an de război).

I-am cunoscut pe aceşti marinari!

I-am cunoscut la ei acasă — pe apă — a[illegible] sunt: voinici şi deştepţi, neobosiţi în veghe, a[illegible] luptă, — surăzători în faţa morţii.

Iată un fapt:

In ziua de 9 Iulie 1941 torpilorul românesc [illegible] scufundase în Marea Neagră un submarin sovietic.

Comandantul victorioasei nave, povestind împ[illegible]rile în care răpusese submersibilul inamic, obi[illegible] joace, spiritual, o discretă modestie, susţinând că [illegible] fundase submarinul sovietic din... motive perso[illegible] represalii pentrucă schijele unei bombe de avion [illegible] vic îi defectase în ajun, automobilul cu care bra[illegible] ţer îşi făcea la uscat, deplasările.

•

Şi iată alt fapt:

In ziua de 3 August 1941, portul în care [illegible] canoniera „Căpitan Dumitrescu" a suferit un b[illegible] dament aerian inamic. Bineînţeles, artileria an[illegible] depe canonieră a ripostat. La unul din tunuri [illegible] vant marinarul Dulcă Gheorghe. Povestea lui e[illegible] altfel, chiar de-atunci celebră. O schijă bolşevică [illegible] rindu-i ireparabil bonetul, marinarul Dulcă nu s[illegible] sizat câtuşi de puţin de vreo ameninţătoare p[illegible] în care i-ar fi fost scăfârlia de sub bonet, ci s[illegible] speculaţiilor în domeniul economiei de război, in[illegible] du-se, înainte ca bombardamentul să se fi termin[illegible] acu', lui, cine-i plăteşte bonetul".

Cu astfel de comandanţi şi cu astfel de ost[illegible] râzători în faţa morţii, navele modestei marine [illegible] de război se opun de un an de zile navelor — [illegible] ori mai numeroase şi mai puternice — ale [illegible] naval sovietic, David contra lui Goliath, cum atât [illegible] gestiv a expus situaţia, într'una din alocuţiun[illegible] niei-sale, însuşi comandantul de căpetenie al [illegible] lor, domnul Amiral - Adjutant Păiş Nicolae, [illegible] Marinei.

Rezultatele:

LA MARE: Un conducător de flotilă „M[illegible] scufundat de distrugătoarele *„Regina Maria" şi „Regele Ferdinand"*.

Un conducător de flotilă, „Harkov", avariat [illegible] celeaşi distrugătoare.

Opt submarine scufundate de navele Divizi[illegible] Mare: vedetele rapide *Viforul, Viscolul* şi *Vijelia*, pilorul *Năluca*, nava *Dor de mare*, distrugătoare[illegible] *gele Ferdinand* şi *Regina Maria* şi remorcherul *[illegible] Forsch*.

...Un transport de 12.000 tone încărcat cu trupe [illegible] şi muniţii, scufundat de submarinul *Delfinul* în [illegible] Crimeei.

La Dunăre: Două monitoare avariate; 7 vedete [illegible] fundate; 2 vedete avariate; 2 nave auxiliare s[illegible] date; una navă auxiliară avariată.

acele fapte de arme care au atras ordinele de zi Comandantului de căpetenie al armatei : ordinul din Noembrie 1941 prin care se citează pe întreaga ar- Batalionul 17 Infanterie Marină şi ordinul de zi Noembrie 1941 prin care se citează pe întreaga zece dintre navele marinei române de război : de mine *Regele Carol, Dacia* şi *Amiral Mur-* distrugătoarele *Regele Ferdinand* şi *Mărăşeşti ; Sborul, Năluca* şi *Zmeul ;* canonierele *Ghi- Dumitrescu.*

la acea operaţie pentru care cele zece nave au pe întreaga armată, am fost, însoţindu-le în misiune, la bordul canonierei „Dumitrescu". îi spun, adesea, marinarii, „Dumitreasca".

Adevăr, marinarii noştri (ostaşi ai armei apelor, care nivelează şi armonizează) , cugetă pro- — logicieni, simplificatori şi filologi de mare — că firesc este ca o canonieră (vapor de... sex să fie mai degrabă o Dumitreascâ decât un sau o Ghigulească decât un Ghigulescu, are le şi numesc, între ei, familiar, „Dumi- şi „Ghigulească".

bine soldatul Mărunţelu Ilie, din Adam-Klisi, pe canonieră, că vasul pe care face el războiul lung şi bărbăteşte „Căpitan Dumitrescu", dar când e să zică din gură, tot cum îi mai bine, zice :

— Să trăiţi domnule locotenent, m'a trimis la dum- domnu' comandant depe Dumitreasca, să...

— Ce zici, ostaş, că te-a trimis ?

— Domnu' comandant, să trăiţi !

— Care comandant, camarade ?

— Dela Dumitreasca, să trăiţi !

— Care Dumitreasca, băiatule ?

— Pă... Canoniera Căpitan Dumitrescu Constantin,

— Las' camarade ! Ia mai zi odată !

— Canoniera Căpitan Dumitrescu Constantin, să

— E bravo ! Aşa !... Dar tu depe ce navă eşti ?

— Eu ?... Depe Dumitreasca, să trăiţi !

Bunăoară Ilie şi Dulcă Gheorghe, ca şi camarazii lor echipajele marinei române de război, sunt bra- marinari pentru cari navele sunt adevărate pe care chiar şi e botează cu nume de drăgă- familiaritate, încât în vorbirea lor intimă cano- mai sunt... *Domnişoarele ;* distrugătoarele, când multe laolaltă, sunt *cucoanele* ; când e numai Regele Ferdinand" sau „Mărăşti" sau Mărăşeşti" firească reluare a sexului *Flăcăul* sau *Dum-* şi atunci „Regina Maria" e *Dumneaei,* nava- mama *noastră,* — iar submarinul este, bineîn- Mamică" sau *Şmecherul.*

Iată felul lor şi grămatici marinarii.

Aceştia bravii şi simpaticii mei camarazi depe frontul Mării Negre, — voinici şi deştepţi, neobosiţi în veghe, în luptă, — surâzători în faţa morţii.

Contribuţia Marinei Române la cucerirea Sevastopolului.

Cu mult înainte de reluarea ofensivei germano-româ- pe frontul de Est, apoi în tot timpul operaţiilor te- aeriene, dela Harcov, Kerci, restul Crimeei şi Sevastopol, o imensă activitate s'a desfăşurat pe frontul Mării Negre, în cel mai strict secret şi — după cum se vede azi — cu cele mai strălucite rezultate.

O febrilă mişcare a caracterizat, luni de zile, viaţa porturilor militare şi a bazelor navale române din Marea Neagră.

Zi şi noapte, în acest timp, întinsele ape ale Mării Negre au fost străbătute, concomitent în toate direcţiile, de către navele Marinei Regale, de transport şi de luptă care — pe lângă misiunile permanente de patrulare, dragaj, recunoaştere şi siguranţă — au executat cu o temeritate şi o promptitudine, neegalate, numeroase mar- şuri în convoaie, de masive transporturi, debarcând ne- întrerupt pe coastele cele mai apropiate de raza focului, uriaşe provizii, alimentând rapid şi susţinând eficace unităţile terestre şi aeriene germano-române, care au cooperat astfel victorioase la Harcov, la Kerci, în restul Crimeei şi la Sevastopol.

Incăodată, cu prilejul acestei fulgerătoare succesiuni de victorii, s'au verificat cu folos : utilitatea, însuşirile şi forţa, neobositei şi viteze noastre marine.

Transporturi care, prin alte mijloace (de pildă cu tre- nurile, vehicule oferind o capacitate mai mică decât a navelor) ar fi durat fiecare săptămâni întregi şi în con- diţii de mari primejdii, au fost executate de către navele Marinei noastre în reprize de numai câteva zile şi în perfecte condiţii de securitate.

Enorme încărcături care ar fi necesitat zeci de tre- nuri cu sute de vagoane şi un intens trafic cu vaste reţele de cale ferată şi imense garnituri de vagoane, — deci n'ar fi fost, în mod practic, în timp şi în spaţiu, putinţă de transportat, folosindu-se calea mării şi navele Marinei noastre, giganticele încărcături au putut fi tran- sportate în timp record şi în siguranţă desăvârşită.

In tot acest timp, paralel cu convoierile de transpor- turi, navele speciale ale Marinei noastre de război au in- stalat noui şi puternice baraje de mine în calea navelor inamice, paralizând până la interzicere — în cooperare cu aviaţia germană , şi în ultimele zile, cu unităţi na- vale italiene — transporturile sovieticilor pe mare, între porturile lor, vizate de planul ofensivei germano-române.

Zi şi noapte, în acest timp, navele Marinei noastre de război, cele rapide de suprafaţă şi cele submarine, au executat fără încetare, îndrăzneţe incursiuni în apele vrăşmaşe, până în rada porturilor militare sovietice, su- praveghind sever toate mişcările inamicului, şi imobi- lizându-l, prin intervenţia torpilelor româneşti şi prin informaţiile furnizate comandamentelor terestre şi aeri- ene, germano-române.

Cu cooperarea eficace, luni de zile, a Marinei Regale Române, ajutată de unităţi germane şi italiene, asedi- erea Sevastopolului, cea mai puternică fortăreaţă din lume, a putut dura sub focul aviaţiei germane şi sub presiunea armatelor terestre.

Dar, ca şi după căderea Odesei, tot aşa acum după căderea Sevastopolului, misiunea cea mai importantă a Marinei Regale Române — şi anume curăţirea mării de minele inamice din apele Sevastopolului şi Crimeei, cu fugărirea flotei sovietice şi împingerea ei, întâi până la apele Caucazului şi apoi în acelea ale neantului — a- bia începe. Misiunea aceasta a Marinei Române a şi început !

Primele nave de avant-post, de dragaj şi de luptă, au şi părăsit bazele lor.

Sergent *C. Cristobald*
Reporter de război
pe frontul Mării RNegre

Pretutindeni, totdeauna.

Lt. rez. EMIL VÂRTOSU
din Marină

Prezenţa noastră la apele Dunării şi ale Mării Negre este un fapt căruia îi datorăm, în mare măsură, existenţa şi continuitatea prezenţei noastre ca stat independent. Aceasta pentrucă, dintre toate drumurile de comerţ care se încrucişau pe pământul nostru dela Sud la Nord şi dela Răsărit la Apus, cel mai liber, cel mai larg, cel care ne lega de tot restul lumii, era drumul Dunării, prelungit cu drumul Mării Negre. Iar dacă acest drum ne-ar fi fost dela început închis, trebuia, cu orice preţ să ajungem la el, pe de o parte spre a ne dobândi independenţa, iar pe de altă parte spre a asigura continuitatea şi durata acestei independenţe.

Dar noi nu ne-am mulţumit numai cu păstrarea şi consolidarea căii navigabile a Dunării, sau cu zidirea portului Constanţa şi întreţinerea drumului dintre Sulina, Constanţa şi restul litoralului.

Nu ne-am mulţumit nici numai să înzestrăm ţărmul mării cu atâtea staţiuni balneare şi climaterice.

Ci am luat în primire ţărmul Mării Negre ca stăpâni, legându-l numaidecât cu ţara, prin podul dela Cernavoda. Acesta este gestul regalian care a făcut oarecum europeană poziţia noastră de stat riveran la Dunăre şi Marea Neagră, şi a întărit-o. Iar chipul în care naţionalităţile din Dobrogea au fost ocrotite şi li s'a asigurat dreptul la viaţă de către noi, a confirmat acest drept al nostru.

A urmat crearea flotei de Dunăre şi de Mare. Prin succesive îmbunătăţiri, schimbări şi adăogiri, programele navale — croite pe măsura desvoltării Statului Român, au îngăduit ţării să-şi simtă solide temeliile sale la hotarele spre apă. Şi astfel, la începutul veacului al XX-lea, flota de Dunăre se prezenta alcătuită din puternice nave cuirasate şi vedete sprintene, iar flota de Mare avea un vas de prestigiu: Crucişetorul Elisabeta, un vas de mare şcoală marinărească: Bricul Mircea şi câteva torpiloare.

In preajma războiului mondial din 1914, binecunoscutul comandor A. Negulescu a început o activă campanie de presă şi conferinţe, pentru lămurirea opiniei publice româneşti asupra importanţei şi rolului marinei ca şi pentru înzestrarea acestei marine. In sfârşit, după război, marina s'a bucurat de multă înţelegere şi, astfel, un întreg program a fost înfăptuit, prin înzestrarea flotei de Mare şi de Dunăre cu numeroase unităţi noi.

A venit războiul împotriva Sovietelor. Sarcina Marinei Regale Române a fost destul de grea, trebuind să asigure, cu efective şi nave limitate, frontul ofensiv şi defensiv dealungul Dunării şi Mării Negre. Dela Galaţi la Gurile Dunării şi de acolo pe mare în jos, viaţa şi munca ţării au continuat, nestingherite de duşman, pentrucă paza ţărmurilor a făcut-o Marina Română. Socotim instructivă o trecere sumară în revistă a acţiunilor ofensive şi defensive executate în acest scop de Marină.

Astfel, *pentru apărarea litoralului maritim Divizia de Mare a executat:*

a) minarea porturilor, creind zone şi câmpuri minate defensive;

b) observaţie pe coastă;

c) baterii şi artilerie de coastă, grupată în jurul punctelor sensibile şi importante.

d) apărarea antiaeriană a porturilor şi navelor, în special cu artileria antiaeriană a navelor;

e) patrulare pe apă;

f) dragarea apelor proprii, pentru siguranţa navigaţiei;

g) incursiuni în apele şi porturile sovietice;

h) asigurarea transporturilor marine, prin protecţie şi escortă;

i) atacul flotei inamice, în larg sau în porturi, şi în deosebi atacuri cu vedete rapide;

k) interceptarea transporturilor inamice la larg.

Iar pentru apărarea ţărmului Dunării şi al Deltei, Marina a executat:

a) minarea Dunării şi a gurilor ei;

b) acţiunea bateriilor de uscat ale Marinei;

c) acţiunea bateriilor flotante ale Marinei;

d) acţiunea tactică a batalioanelor de infanterii de marină, apărarea Deltei şi a întregului mal al Dunării, acţiune considerată ca una dintre cele mai importante la Dunăre;

e) bombardamentul porturilor şi al bateriilor inamice, bombardament realizat intens de monitoare şi artilerie flotantă a Marinei;

f) atac asupra navelor inamice de pe Dunăre: monitoare, vedete şi îmbarcaţiuni uşoare;

g) interceptare şi distrugere de transporturi;

h) incursiuni pe malul sovietic;

i) debarcări;

k) asigurarea transporturilor fluviale, acestea două din urmă din faza de ocupare a Basarabiei.

Ca trăsătură comună pentru amândouă acţiunile a fost menţinerea legăturii cu armata de uscat şi cu aviaţia pe teren şi în comandamente.

Pentru cine ştie să cetească, enunţările de mai sus dovedesc prezenţa activă şi afirmarea prezenţei noastre la Dunăre şi la Marea Neagră, în faţa unei imense superiorităţi a flotei inamice.

Ne întrebăm, totuşi, dacă este, oare, evident, acum, pentru toţi rolul jucat de Marina noastră în actualul război? S'a înţeles oare de toţi, ce înseamnă scufundarea crucişetorului uşor „Moscova", şi avarierea crucişetorului uşor „Harkov", biruinţe dintre tirului depe distrugătoarele noastre „Mărăşti" şi „Regina Maria" ca şi barajelor româneşti de mine din largul portului Constanţa?

S'a înţeles, oare, că fapta de arme a submarinului „Delfinul" când a scufundat un vas de transport inamic de 12.000 tone la Ialta, înscrie o dată epocală în cartea viitorului nostru pe mare?

S'a înţeles, oare, că scufundarea atâtor submarine bolşevice, de acţiunea directă a navelor noastre, neatinse în aceste lupte, dovedeşte valoarea deosebită a Marinei şi a marinarilor noştri?

S'a înţeles că apărarea Deltei şi scufundarea atâtor nave inamice pe Dunăre, de către Infanteria de Marină, răsplătesc cu atâta un devotament şi un curaj deosebit?

S'a înţeles, însfârşit, că prezenţa şi frecvenţa convoaielor noastre pe mare, păzite şi escortate de Marină, înseamnă însuşi dreptul de a ne stăpâni apele noastre? ....

Pentru numai o mică parte din isprăvile sale, Marina noastră de Mare şi Dunăre a fost citată şi elogiată de Mareşalul Conducătorul prin două ordine de zi pe armată.

Comandantul Suprem a recunoscut deci aceste merite multe.

Acum când Dunărea şi litoralul basarabean s'au reîntors la vatria mamă, datoria noastră, a tuturor celorlalţi, este să sprijinim Marina. Să-i dăm sprijinul nostru moral — cel mai important — cel material, când va fi nevoie. S'o înzestrăm cu vapoare maritime, distrugătoare, canoniere şi torpiloare. S'o pregătim cât mai şi mai puternică, dându-i din belşug mine, torpile, hidroavioane, baze. Oamenii îi are, demult, de totdeauna.

Marina Română a trecut cu succes, în acest război, cel mai greu examen pe care a avut să-l dea dela întemeiere până astăzi, respunzând şi depăşind nădejdiile puse în ea de un întreg neam.

Definitiv şi peremptoriu, Marina ne valorifică astăzi dreptul la mare, dreptul la viaţă, îmbogăţind tradiţia de disciplină, sentiment şi eroism a neamului nostru.

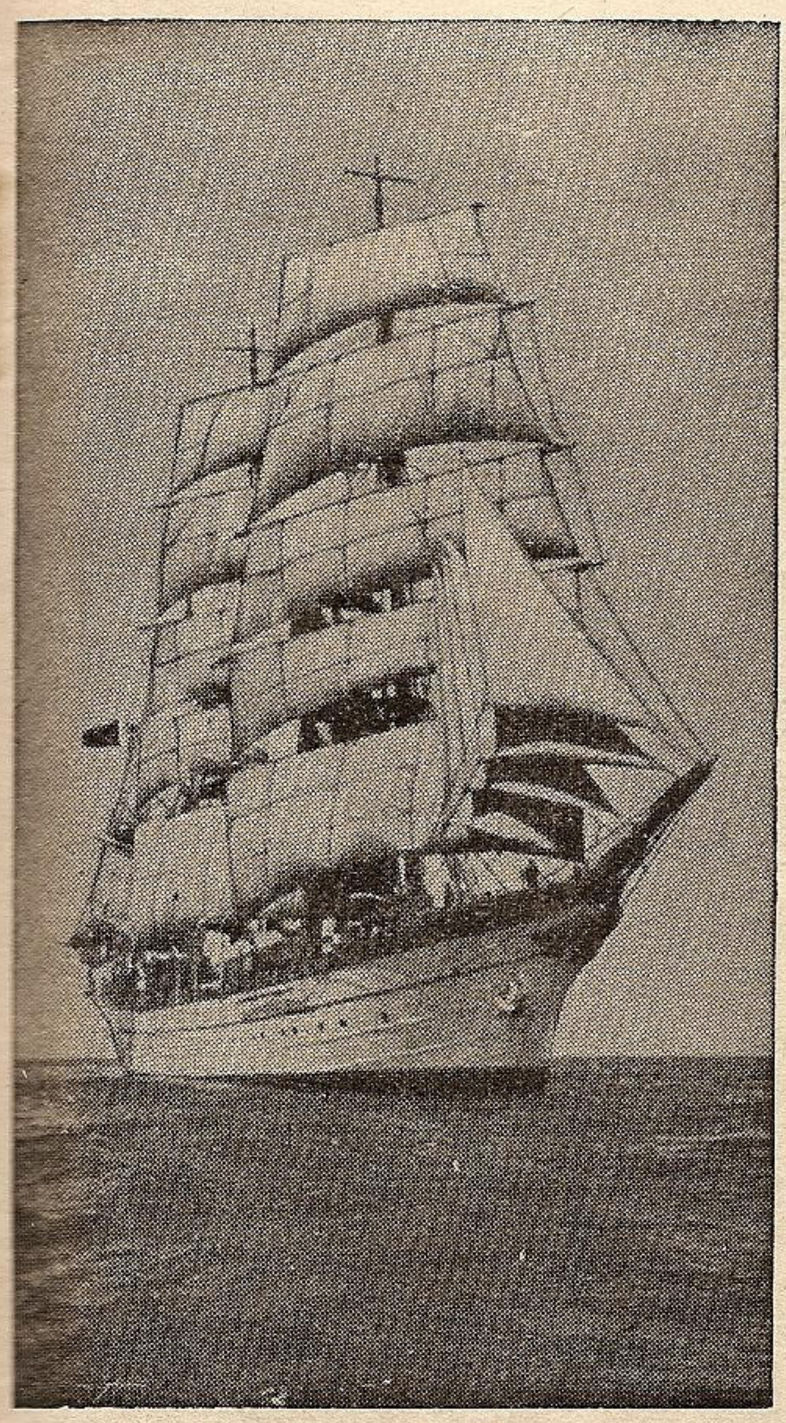
Şi dacă toate cele de mai sus sunt adevărate, ele trebuie să fie şi unanim cunoscute, şi recunoscute. Nu este numai o simplă afirmaţia că ţăria noastră este pe Mare. Viitorul nostru nu este sigură, nu se întăreşte, nu se îmbogăţeşte, decât pe mare şi cu mare şi cu ajutorul mării. Viitorul nostru devine durabil numai prin şi alături de Mare.

Pe mare, unde fiecare învârtitură de elice, fiecare smucitură de cârmă, duce navele mai aproape de duşman, Marina Română veghează. Pe mare, unde minele şi torpilele pândesc drumul navelor noastre, marina Română veghează zi şi noapte, iarnă şi vară, apărând hotarele de apă ale ţării.

Ea făureşte astăzi, pe drumurile de luptă ale mării, tradiţia tejiei de mâine.

Deviza ei este simplă, dar hotărîtă, aşa cum sunt totdeauna faptele marinarului:

Pretutindeni, totdeauna!



Nava şcoală „Mircea“

Ocolul Mediteranei făcut de nava-şcoală „Mircea“ *)

(16)

„Călătoria are de scop să desăvârşească instrucţia practică a elevilor în cunoştinţele marinăreşti învăţate în şcoală şi să-i prepare în aprига luptă cu marea pentru a le forma caracterele, a le desvolta curajul şi a-i iniţia în dominarea evenimentelor şi în conducerea oamenilor“

Din cuvântarea Domnului Comandant al Marinei Regale, după Serviciul Divin din ziua de 3 Iulie 1939.

24 August 1939.

Ultima zi de staţionare la Alexandria constitue o revanşă faţă de amabilitatea celor care ne-au primit în acest mare port al Egiptului.

Inainte de această revanşe însă trebue menţionat că la 11 h cinci ofiţeri şi 15 elevi au fost în vizită la Crucişetorul „Devonshire“.

Tot la 11 h a venit la bordul navei Domnul Amiral Director al Porturilor şi Farurilor — Wells Paşa.

La 18 h 30 m au început să vină invitaţii Navei Şcoală „Mircea“.

Intr'o atmosferă din cele mai cordiale, românii au arătat că şi ei sunt tot aşa de amabili ca şi gazdele lor de până acum.

II. — *In Port.*

Staţionarea la Alexandria a fost de cinci zile. Pe toată această durată s'a executat un program din cele mai interesante.

In prima zi parte din elevi au eşit în oraş şi parte au observat mişcările şi activitatea flotei engleze în portul Alexandria. De fapt chiar defilarea lui „Mircea“ prin faţa cuirasatelor, crucişetoarelor, torpiloarelor, portavionului, hidroavioanelor şi submarinelor engleze, constitue un ansamblu din cele mai favorabile instrucţiei marinăreşti.

Ziua a doua a fost un alt bord în oraş şi bordul celălalt a observat ansamblul de mişcare al portului.

In zilele de 22 şi 23 August a fost excursia la Cairo.

22 August a fost bordul Tribord şi 23 August bordul Babord.

Programul excursiei s'a desfăşurat pentru fiecare bord în acelaş ritm.

Plecarea dela Alexandria Port-cheiul de debarcare la 5 h 30 m şi din gara Alexandria la 6 h 30 m. La 10 h sosirea la Cairo şi apoi cu două autobuze în diferitele locuri de vizitat şi prin oraş.

Muzeul a fost vizitat, timp de două ore, explicându-se elevilor piesele mai importante.

După muzeu a urmat „Grădina Zoologică“.

In timp de o oră şi jumătate, nu a rămas nevăzut nici un colţişor din această minunată grădină.

Dela grădină s'a mers la piramidele dela Gîseh şi acolo s'a vizitat piramida lui Cheops, Sfinxul şi templul Sfinxului.

In arşiţa de soare nu s'a precupeţit nici un pic de oboseală pentru a se vedea în timpul disponibil cât mai mult.

In acest scop dela piramide, s'a traversat oraşul pe străzile ce duc prin faţa palatului regal până la cetate şi după o privire asupra moscheei lui Mohamet-Ali s'a mers la minunatul oraş Heliopolis.

O trecere cu autobuzele şi arterele principale ale modernului oraş din nisipurile Egiptului a încheiat excursia, fiindcă din acest loc s'a luat drumul gării şi s'a urmat calea întoarsă spre Alexandria.

Excursia la Cairo este unul din capitolele cele mai instructive ale elevilor. Prin vederea la faţa locului a minunăţiilor civilizaţiei egiptene, s'a verificat un capitol din istoria frământată a antichităţei şi fiecare din cei cari au fost acolo au putut trăi o clipă cu veacuri în urmă, dacă au fost ajutaţi de elementele sufleteşti proprii, fiindcă explicaţiile nu au lipsit nici un moment.

Uu colţ pitoresc din parcurile Egiptene.

Pentru cei dela bordul Navei Şcoală „Mircea“, zilele călătoriei dela Alexandria în ţară au fost o continuă răscolire a faptelor petrecute în Mediterana în August 1916 şi rămase încă destul de vii în mintea tuturor.

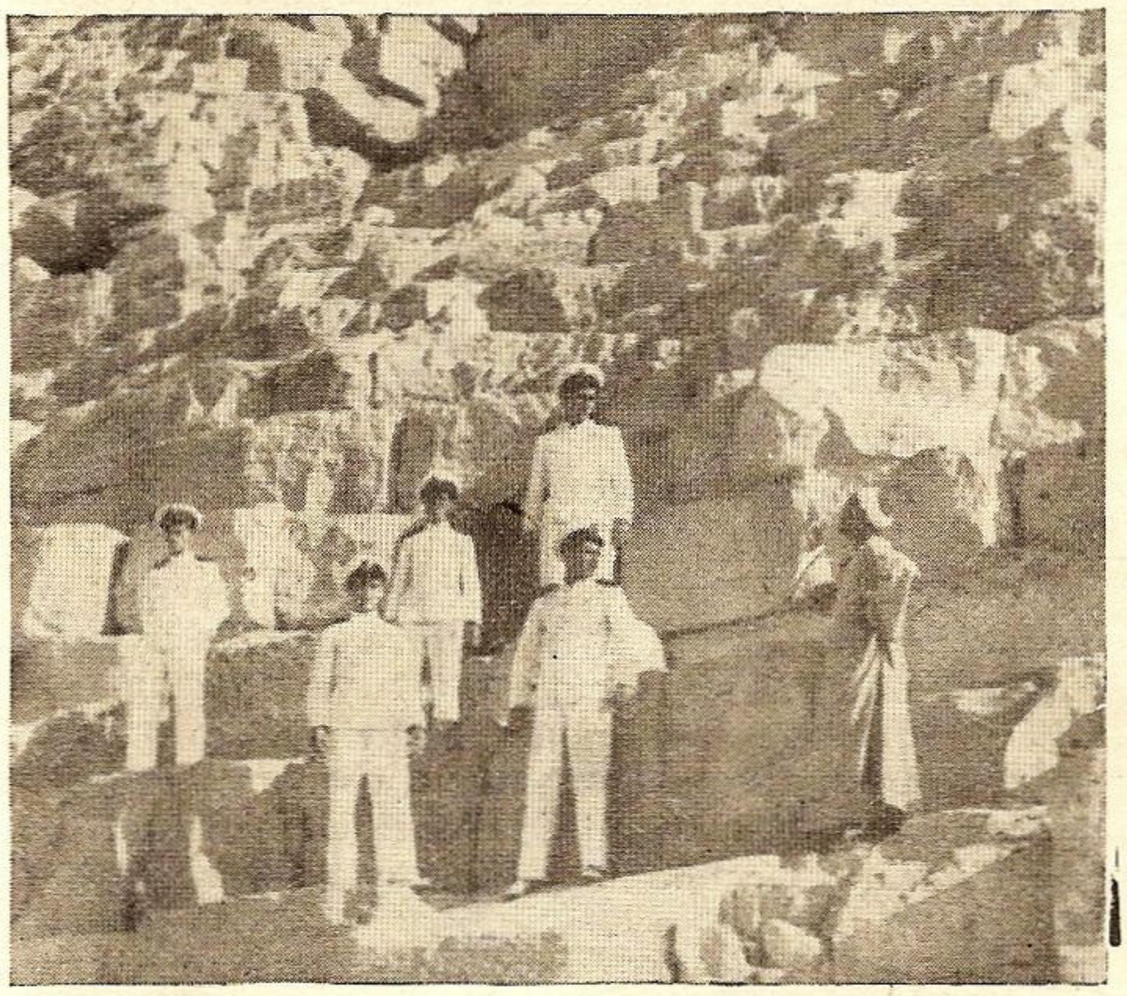
Este drept că la Alexandria veştile din lumea întreagă nu erau bune; totuşi semnele nu păreau aşa de evidente pentru a se considera ca inevitabilă o schimbare în programul călătoriei noastre.

In atari condiţiuni nava s'a pregătit de continuarea călătoriei spre Beyruth. Cronologia faptelor va lămuri situaţia în care s'a găsit „Mircea“ în zilele de 25 August—3 Septembrie.

Şi de data aceasta trebueşte adăogat însă că în timp ce vântul războiului lovea prin undele herţiene în antena radiotelegrafiei navei, vântul cel bine făcător pentru propulsiunea cu pânze lipsea. El a lipsit întruna şi procentul navigaţiei cu vele a scăzut zi de zi.

25 August 1939

Dela 6 h, odată cu deşteptarea au început manevrele de ridicarea diferitelor ambarcaţiuni la bord. In port era mare frământare. Nave engleze de război, mari



Viitorii amirali la piramide.

şi mici, submarine şi de suprafaţă erau într'o continuă activitate.

Motoare de hidroavioane sbârnâiau neîncetat.

Vremea puţin întunecată, cu vânt dela Nord de forţa trei, părea favorabilă navigaţiei cu vele. Marea agitată, se anunţă potrivită antrenamentului marinăresc al elevilor.

In toiul pregătirilor de plecare, a sosit la bord Consulul României în Egipt — ora 9 h 30 m — pentru a-şi lua ziua bună dela noi şi a ne ura „drum bun“.

La 11 h 17 m echipajul era la „posturile de plecare“ şi nava în plină manevră pentru a se desprinde dela cele două geamanduri care au ţinut-o cinci zile în portul Alexandria. Opt minute mai târziu „Mircea“ cu echipajul la posturile de salut pe vergi, s'a angajat în defilarea prin faţa „mastodonţilor“ englezi.

Drumul acesta dela locul nostru de staţionare în portul istoric al primului far pe pământ până la ieşirea în mare, se poate considera ca un marş glorios al mândriei noastre naţionale. Timp de douăzeci minute „Mircea“ cu oamenii la front şi în sunete prelungi de drepţi urmate de „onorul la Amiral“ a trecut prin faţa navelor din port.

Timp de douăzeci minute navele engleze au executat rând pe rând cu muzicele lor militare „Imnul Regal Român“ care atunci când se perdea ca un ecou în depărtări la un cuirasat, începea maestos şi plin de vigoare acustică la un crucişetor. In acest tot se îmbina un complex întreg de respect, demnitate şi curtuazie.

La ieşirea din port ceasul arăta 11 h 48 m şi semnalul dela „Staţiunea de Semnale“ a Portului Alexandria ne spunea „Drum bun“.

S'a răspuns: „Mulţumiri“.

Acesta e fost ultimul din multele acte de simpatie reciprocă, manifestate cu toată volubilitatea în apele portului Alexandria.

In navigaţie pe canalul „Little“ s'a debarcat pilotul. Două distrugătoare engleze erau în nordul canalului, mult la larg, de gardă. Din mişcările flotei engleze în port şi din acest fapt se desprindeau semne turburi în relaţiile ţărilor pământului.

Când „Mircea“ a fost la capul de Nord al canalului s'a luat drumul Da = 0°. Viteza navei era 8,5 noduri, ora era 12 h 20 m şi vântul dela Nord Nord-Vest avea forţa 3—4. Toate elementele naturei erau favorabile navigaţiei cu pânze.

La 13 h s'au întins velele şi sgomotul motorului s'a stins la 13 h 20 m într'o aliură minunată cu murele la babord nava a luat Da = 57° şi farul dela Alexandria cu capul Abukir defilau prin faţa noastră. Pe măsură ce „Mircea“ înainta spre Nord-Est nisipul capului Abukir cu cel de pe insulele Nelson şi Culloden apărea mai alb şi mai lucitor. Aşa cum probabil îl văzuse echipajul lui „Zealous“ în ziua de 1 August 1798, îl vedeau acum elevii de pe „Mircea“.

La 15 h 10 m s'a făcut „volta în vânt“ şi s'a luat Da = 277°. Viteza navei era 4,7 noduri şi, înclinată la babord, luneca spre un punct din care să se poată apoi lua un drum mai bun pentru navigaţie cu vele spre Beyrout.

Cerul era senin şi marea cu o hulă foarte lungă.

Orizontul clar a permis ca la 16 h 35 m să se vadă la tribord, la distanţă destul de mare, şapte distrugătoare engleze în drum apreciat Da = 70°. Nave de comerţ navigau în acest timp în diferite drumuri prin apropierea lui „Mircea“.

In acest ansamblu elevii au ascultat conferinţa: „Lupta dela Abukir dela 1 August 1798“.

Când nava şcoală a fost în punctul $\varphi = +31^{\circ}\,21'5$ $\lambda = +29^{\circ}\,38'5$, ora era 19 h 03 m şi printr'o voltă în vânt s'a trecut la drum Da = 63°. Farul dela Alexandria-Ras El-Tin era încă în vedere.

La 20 h 40 m „Mircea“ a trecut travers de Ras El-Tin la distanţă de 12,5 Mm.

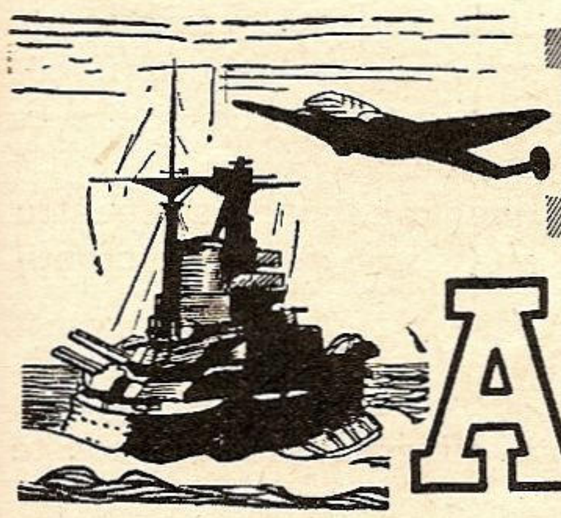
Vântul mai scăzuse puţin şi cum rândunicile şi velastrai superioare nu erau întinse, la 21 h s'a făcut manevra pentru întinderea lor.

La 23 h 05 m, în noaptea întunecoasă, a apărut farul dela Rosetta; iar la 23 h 18 m şi-a aruncat lumina lui mai slabă şi cel de pe insula Nelson.

Navigaţia în zonă era intensă şi prin tribordul Navei Şcoală „Mircea“ au trecut tot timpul diferite vapoare.

La 24 h punctul nostru, pus pe hartă cu cele două faruri, în vedere, era $\varphi = +31^{\circ}30'5$ $\lambda = +30^{\circ}04'5$.

(Va urma)



RĂSBOIUL AERO-NAVAL

1 IUNIE 1942 — 31 IULIE 1942

In această perioadă războiul se poate rezuma astfel: în Atlantic acțiunile contra convoaelor au continuat cu aceiași vigoare, din marea Caraibelor, până în oceanul Înghețat; în Mediterana, trupele mareșalului Römmel au intrat în Egipt, cu o oprire la El Alamein; în extremul Orient Japonezii continuă victorioși acțiunea contra Chinejilor; pe frontul de Răsărit se duce cu succes lupta de izolare a Moscovei, prin trecerea Donului; Sovietele disperate așteaptă crearea unui al doilea front; *trupele noastre s'au încununat de glorie în Crimeea, ocupată cu totul și pe Don.*

SUBMARINELE

Pe lângă acțiunile zilnice de tăerea comunicațiilor, la 5 Iunie submarine speciale japoneze au pătruns în portul australian Sidney, scufundând un vapor de război.

Atacurile dealungul coastelor americane continuă cu înverșunare: la 6 Iunie au fost scufundate 19 vase de comerț cu un deplasament de 108.300 tone, între 7-12 Iunie alte 40 vapoare cu o deplasare de 212.200 tone, între 11-18 Iunie 19 vase de 109.000 tone, între 19-28 alte 16 vase cu un tonaj de 107.000 tone, — scufundând în total până la 1 Iulie 17.784.353 tone, din care 2.237.300 în apele americane. Media scufundărilor 800.000 tone lunar.

In Mediterana un convoi britanic ce se îndrepta spre Tobruk a fost atacat; 3 vase petrolifere scufundate și 4 vase de transport avariate.

In oceanul Înghețat între capul Nord și Spitzberg un convoi de 38 vapoare puternic escortat a fost atacat de submarine și avioane; în prima zi au fost scufundate un crucișetor american și 28 vase de comerț cu o deplasare de 192.400 tone, încărcate cu tancuri, avioane și muniții. La 8 Iulie au mai fost scufundate 4 vapoare, la 9 Iulie șase, iar la 10 Iulie încă două.

La 13 Iulie a fost torpilat în Atlantic marele vapor american „Avila Star".

AVIAȚIA

Pe lângă strânsa colaborare cu armata pe toate fronturile, bombardamente particulare s'au executat de aviația *engleză* la 1 Iunie asupra Messinei, făcând victime în populația civilă și bolnavii din spitale, iar mai târziu asupra localităților din Germania de West, Bremen, Hamburg, etc., la 13 Iunie Pireu, la 15 la Tarento, făcând 99 de victime, la 12 Iulie regiunea Danzig.

Aviația *germană*, ca represalii, a atacat orașul Poole la 4 Iunie, Birmingham, Norvich, Weston și altele.

Aviația *italiană* a bombardat zilnic Malta, la 29.VI Gibraltar.

Avioane *americane* au violat neutralitatea turcă, sburând pe deasupra teritoriului republicii, aruncând manifeste. Unele din ele au fost silite a ateriza.

LUPTE NAVALE ȘI DE COASTĂ

La 4 Iunie forțe britanice au încercat o debarcare în Canalul Mânecii, dar au fost respinse, lăsând mulți prizonieri.

La 13 Iunie a început o dublă luptă navală în Mediterana, contra a două convoae ce porniseră, unul din Gibraltar, altul din Alexandria, puternic escortate chiar cu vase de linie și purtătoare de avioane.

Descoperite de aviația de recunoaștere, ambele convoae au devenit ținta aviației și flotei italiene. Două crucișetoare, un torpilor și 4 vase au fost scufundate; un cuirasat, un vas portavioane, două crucișetoare, un distrugător și 4 vapoare au fost avariate. Convoiul surprins în canalul sicilian a fost nevoit să se reîntoarcă spre Gibraltar, dar a fost întâmpinat la Sud de Pantelaria de o divizie navală compusă din crucișetoarele „Eugen de Savoia" și „Montecuccoli" și 5 distrugătoare cari au continuat opera de distrugere din ajun a aviației.

Convoiul pornit dinspre Alexandria a avut aceiași soartă: 6 vapoare scufundate. Italienii au pierdut un crucișetor.

La 22 Iunie, în larqul coastei olandeze a avut loc o ciocnire navală între flotilele de vedete britanice și cele distrugătoare de mine germane, — care s'a terminat cu retragerea și scufundarea celor britanice.

In cursul lunii Iulie, mai multe ciocniri între vedete și distrugătoare în Marea Mânecii.

* * *

Fără a fi vorba de o luptă navală, menționăm o frumoasă performanță a marinei franceze: submarinul „Glorieuse" și avizoul „D'Urbervil'e" au sosit la 12 Iulie în portul Toulon, pornind din Madagascar și reușind a înșela vigilența navelor britanice pe tot drumul pe la capul Bunei Speranțe și prin Gibraltar.

AFRICA

Ofensiva armatei Römmel în plin progres. La 1 Iunie se făcuseră 2000 prizonieri și se capturaseră 350 care de asalt, 53 tunuri. La 7 Iunie numărul prizonierilor se dublase. La 11 Iunie a fost cucerit fortul Bir Hacheim, pilonul sudic al sistemului de apărare englez, după o încercuire de câteva zile, capturându-se 4 generali, un amiral, 12.000 prizonieri, 600 care de asalt, 300 tunuri, sute de camioane. De aci trupele Axei s'au îndreptat spre Nord, separând forțele inamice și ajungând la mare în ziua de 15 Iunie. Tobrukul, împresurat pe uscat si în neputință de a mai primi întăriri pe mare, a capitulat la 21 Iunie: 38.000 prizonieri și bogat material capturat, câteva nave scufundate în port. Generalul, — acum mareșal, — Römmel speculează victoria, urmărind ina-

micul până la Bardia și Bir El Gobi ; la 25 Iunie era la Sid-Baran, la 29 Iunie la Marsa-Matruh, care a căzut după 48 ore de atac, la 1 Iulie la El Alamein, unde se dau lupte crâncene cu resturile armatei a 8-a britanică, armatele a 9-a și 10 aduse din Palestina și Siria. Egiptul amenințat, Suezul la fel, — consecințele sunt destul de grave.

La 4 Iulie aviația Axei a bombardat Alexandria, iar la Cairo a aruncat manifeste. La 24 Iulie trupele aliate au cucerit oaza Siwa.

EXTREMUL ORIENT

Ofensiva japoneză în China de Sud face progrese. La 5 Iunie erau împresurați 200.000 de Chinezi, la Ciuciu. Fucen cucerit la 6 Iunie. Presiunea japoneză s'a declanșat și dinspre Mongolia și merge progresând, Cian-Kai-Shek fiind isgonit cu totul dela mare.

La 2 Iunie Japonezii au cucerit insula Tulagi din arhipelagul Solomon, puternică bază aeronavală australiană. La 4 Iunie unități navale japoneze au scufundat în golful de Bengal 7 vapoare engleze și nord americane, iar avioane japoneze au bombardat un port din Alaska.

La 5 Iunie Japonezii au bombardat cu avioane insulele Honolulu și Midway. La 8 Iunie submarine japoneze au bombardat portul Sidney. In aceiași zi au fost cucerite și ultimele 7 insule din arhipelagul Filipinelor.

La 7 Iunie forțe navale japoneze au ocupat mai multe baze de pe insulele Aleutine.

Intre 5-8 Iunie, în jurul insulei Midway Japonezii au distrus două nave purtătoare de avioane ancorate „Hornet" și altul de tipul „Entreprise", doborând 120 avioane, — Japonezii pierzând un vas portavion și 35 avioane, iar un crucișetor a fost avariat.

POLITICE

La 1 Iunie Mexicul a declarat război puterilor Axei.

Intre Turcia și Germania s'a încheiat un acord comercial, pentru procurarea de material de război.

In India mișcarea pentru independență, condusă de Gandhi, se întărește, cu tot separatismul de ordin religios, care servea până acum ca factor de desbinare ce ducea uneori la ciocniri sângeroase.

La 15 Iunie s'a deschis la Bangkok, congresul pentru independența Indiei, la care au asistat și reprezentanții puterilor Axei.

Vice-regele Indiei a respins, la 18 Iulie, rezoluția congresului Indus, prin care se cerea retragerea trupelor engleze din Indii arătând că guvernul nu recunoaște congresului nici o autoritate.

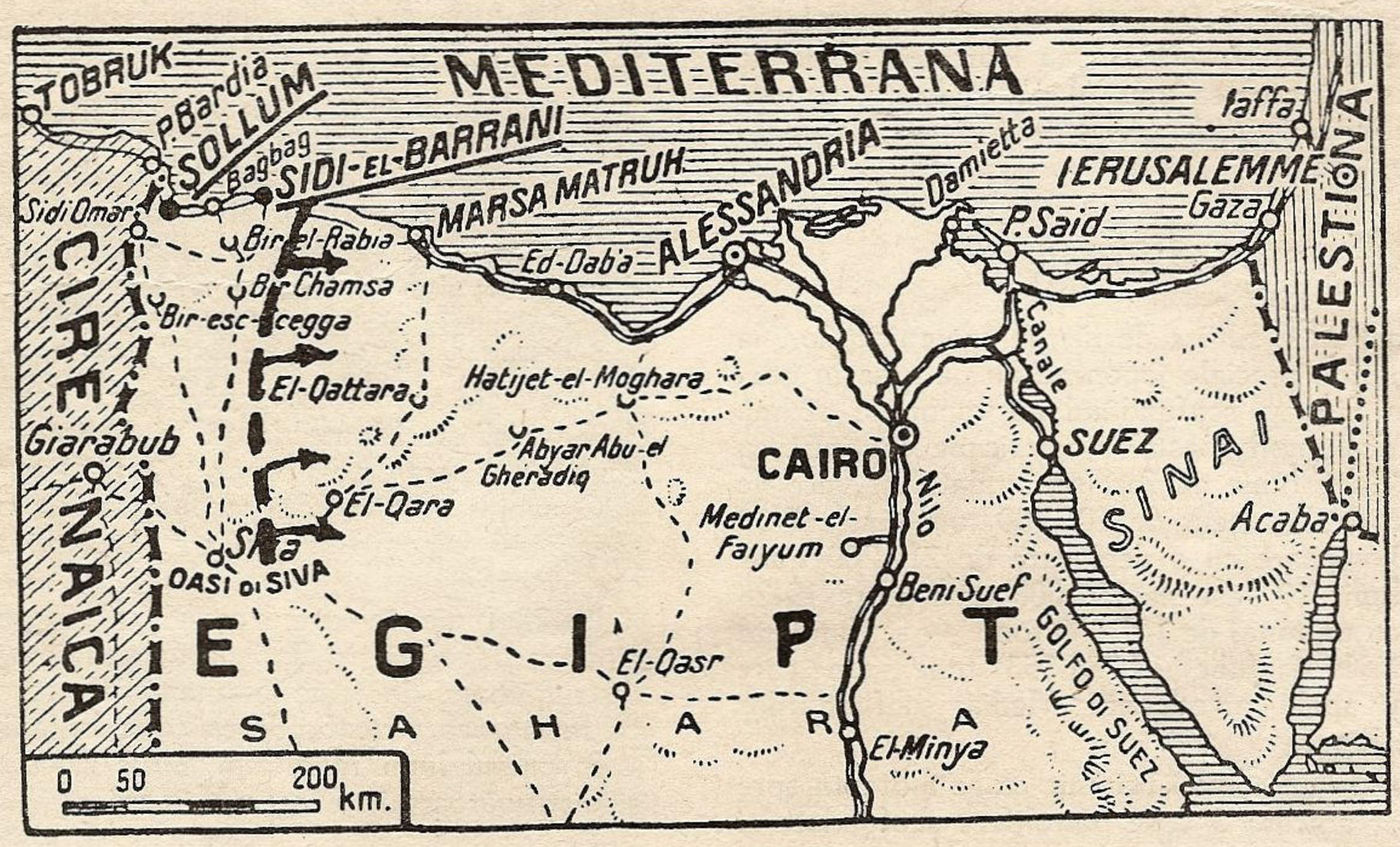
La 4 Iunie Statele-Unite au declarat război României, Bulgariei și Ungariei.

Intre Anglia și Soviete, în urma unei călătorii a lui Molotov la Londra, s'a încheiat un pact de alianță pentru „ajutor reciproc după război".

Se pare că acordul prevede :

1. Securitatea Sovietelor prin ocuparea Finlandei, țărilor baltice și a României.

2. Intinderea zonei de securitate în Scandinavia de Nord, Cehoslovacia, România, Bulgaria și Jugoslavia.



Teatrul de luptă African.

3. Baze de securitate până în Egee, cu libera trecere prin strâmtori.

4. Desființarea regimelor național-socialist sau fascist.

5. Crearea unui al doilea front.

Din Anglia Molotov a trecut în America, unde a avut întrevederi cu Roosevelt, pentru a stărui asupra nevoii grabnice a creerei unui al doilea front.

La 3 Iulie, puterile Axei au dat asigurări că vor respecta și asigura independența și suveranitatea Egiptului, din care vor să gonească pe Englezi.

La 9 Iulie forțe engleze au ocupat insula franceză Mayotte din canalul Mozambic.

La 11 Iulie, după ce palatul regal a fost înconjurat cu trupe și tancuri engleze, regele Faruk al Egiptului a primit un ultimat spre a ridica armele contra Axei. Marele stat major egiptean a somat la rându-i pe Englezi că dacă într'o oră nu despresoară palatul, armata se va considera în stare de război contra Angliei. Britanicii au cedat.

La 19 Iunie, d. Churchill a avut la Washingon o întâlnire cu d. Roosevelt.

Intre 16 şi 20 Iulie vii schimburi de note şi proteste între guvernul francez din Vichy şi Statele Unite. Primul a fost contra numirii a doi experţi militari americani pe lângă organizaţia De Gaulle. Următoarele sunt în legătură cu escadra franceză din Alexandria, a cărei situaţie e periclitată de înaintarea germano-italiană spre Răsărit. Guvernul francez a dat ordin amiralului Godefroy să caute a intra într'un port francez, sau să rămână în Alexandria, cu pavilion naţional, în nici un caz să nu urmeze navele engleze.

Guvernul U. S. propune ca, sub protecţia navelor americane, escadra să fie evacuată prin Suez şi pusă la adăpost până la terminarea războiului. Franţa a respins propunerea. Anglia ameninţă cu scufundarea vaselor, de nu se va accepta. Washington propune ca escadra franceză să meargă în Martinica. Şi această propunere a fost respinsă.

FRONTUL DE RĂSĂRIT

1—2 Iunie. Atacuri aviatice la Murmansk şi Sevastopol.

3 Iunie. La centru au fost distruse grupuri sovietice încercuite. In Marea Neagră a fost scufundat un petrolier de 3.000 tone, iar la Murmansk au fost lovite 6 cargoboturi.

4—5 Iunie. Aviaţia germană a atacat şi scufundat numeroase vase de pe lacul Ládoga.

Sevastopolul violent bombardat, — preludiul atacului acestei cetăţi istorice.

6 Iunie. Începe atacul pentru cucerirea Sevastopolului, printr'un puternic bombardament de artilerie, urmat la

9 Iunie de asaltul trupelor de uscat, combinat cu bombardamentul aerian. Lupte grele.

10 Iunie. A fost scufundat un vas de 3.000 tone.

12 Iunie. Prima centură de fortificaţii a Sevastopolului a fost cucerită. Se fac progrese la Est de Harcov şi la Volhov. Vedete italiene au atacat în apele Sevastopolului un convoi, torpilând un vapor şi o navă de escortă. Până la

13 Iunie se cuceriseră 645 cazemate din jurul Sevastopolului, capturându-se 3.600 prizonieri, 41 tunuri, 12 tancuri, peste 400 branduri şi curăţindu-se cca. 20.000 mine.

La Est de Harkov a fost cucerit un cap de pod de pe Doneţ.

14—15 Iunie. Cu toată dârza apărare, s'a reuşit a se face o spărtură adâncă în frontul dela Sebastopol. Fortul Stalin a fost cucerit.

La răsărit de Harkov s'au mai făcut 25.000 de prizonieri.

16 Iunie. Capul de pod de pe Doneţ s'a lărgit. Situaţia disperată dela Sevastopol a silit pe Sovietici a trece la contraatacuri pe uscat şi să folosească focul navelor, protejând chiar câteva încercări de debarcare, — dar au fost respinşi.

17 Iunie. Cercul în jurul Sevastopolului se strânge, un puternic fort „Siberia" a căzut.

18 Iunie. La Sevastopol în partea de Nord s'a ajuns la 3 km. de port.

19 Iunie. La Sevastopol s'a ajuns la golful Severnaja din faţa oraşului. La Sud progres.

20 Iunie. La Sevastopol cercul se tot strânge. Vedete italiene au scufundat un vas de transport, un submarin şi două nave de război.

In regiunea Harkov şi Volhov, încercuirile continuă.

21 Iunie. La Sevastopol în sectorul Nord, a căzut fortul Lenin, Stalin, Gorki şi Molotov; la Sud, noui spărturi, cu lupte crâncene.

22—23 Iunie. La Sevastopol zona nordică a fost curăţită; la Sud, lupte crâncene.

24 Iunie. La Sevastopol s'a străpuns poziţii în partea de Răsărit. Până la această dată pierderile bolşevicilor au fost: 11.000 prizonieri, 158 tunuri, 2.014 cazemate şi desgropate 65.254 mine.

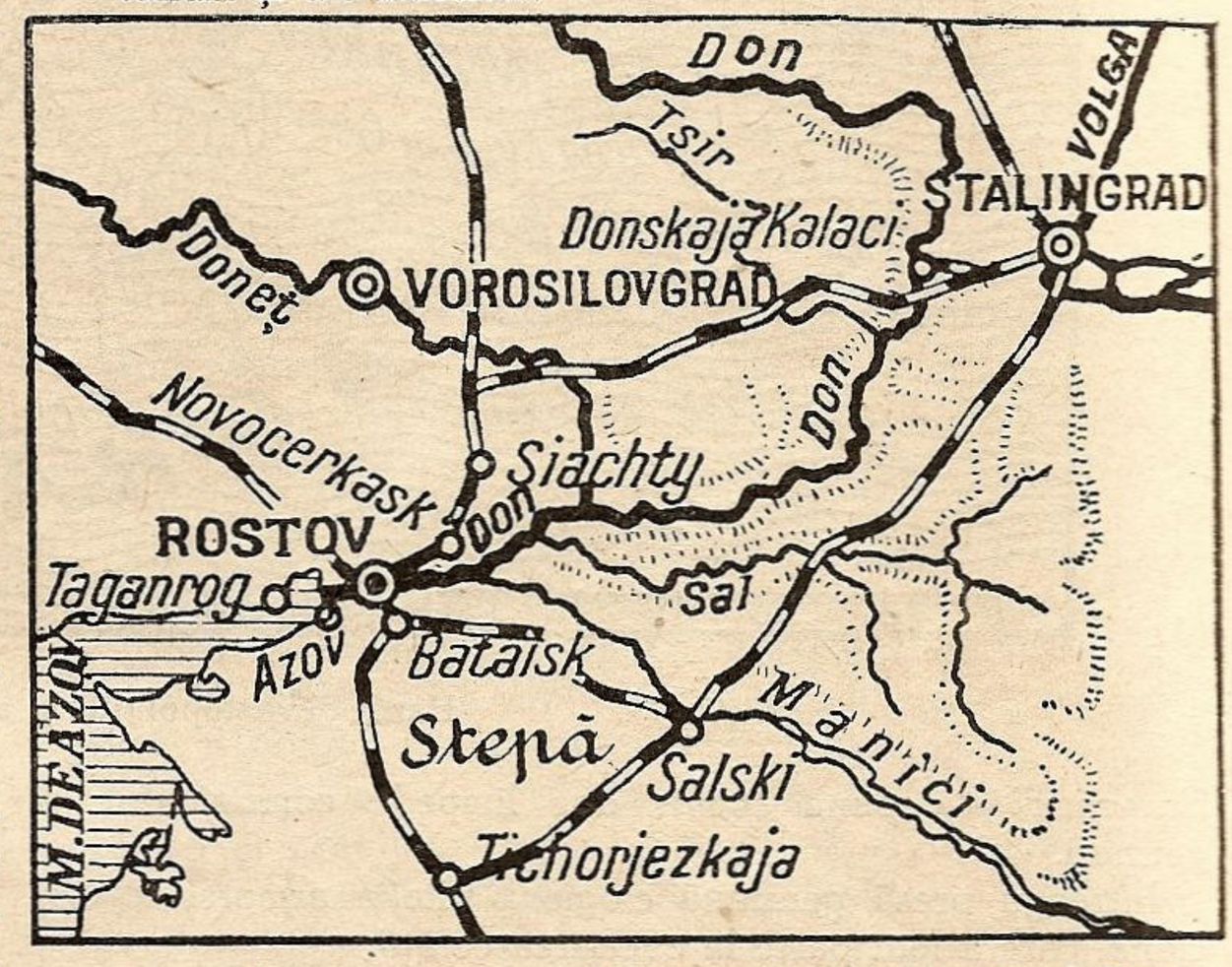
Navele cari aduc întăriri au fost stânjenite de aviaţie. — căci *marină nu avem*.

25 Iunie. La Sevastopol atacul îndreptat contra poziţiilor dela Inkerman a reuşit.

In oceanul Inghetat au fost scufundate două vapoare de 11.000 tone, precum şi instalaţiile portului Murmansk.

26—27 Iunie. La Sevastopol au mai fost ocupate înălţimi fortificate.

La Sud-Est de Harkov, după atacul de învăluire dat de trupele germano-române au fost luaţi 21.627 prizonieri, capturate sau distruse peste 100 de tancuri, 250 tunuri şi alt material.



Teatrul operaţiilor din regiunea cotului cel mare al Donului şi de la sud şi est de Rostov.

Vedete italiene au scufundat câteva submarine şi vase de transport ruseşti.

28 Iunie. La Sevastopol înaintarea dinspre Răsărit continuă. Mai multe nave de război sovietice au fost bombardate şi alungate la Feodosia şi Kerci.

29 Iunie. La Sevastopol s'a trecut valea Cernaia şi s'a cucerit înălţimea Sapian.

La Volhov a fost încercuită şi nimicită armata a 2-a, care făcuse o pungă spre a degaja Leningradul. Au fost luaţi 33.759 prizonieri, 649 tunuri, 171 care blindate, 2.904 mitraliere, etc.

30 Iunie. La Sevastopol s'a pătruns în centura interioară a fortificaţiilor.

1—2 Iulie. Prin cucerirea fortului Malakof, a Balaclavei după 25 zile de lupte crâncene, SEVASTOPOLUL A CĂZUT. *Trupele germane şi române au pătruns în port şi oraş*. Rămăşiţe cu soarta pecetluită s'au refugiat în peninsula Chersonez.

„In luptele date formaţiile uşoare germane, italiene şi române, sub comanda amiralului I. Georgescu şi a comandorului Zlatian au întrerupt trimiterea de întăriri a inamicului, au tăiat legăturile pe apă cu baraje de mine, au condus întăririle noastre peste mare şi au dat lupte încununate de succes cu forţe navale inamice superioare ca număr, — distingându-se formaţiunile comandorului

Harta Sevastopolului şi a regiunei învecinate.

Bardescu" — spune concis dar limpede comunicatul german.

Intreaga presă germană elogiază vitejia armatei române, care a luat parte la cucerirea cetăţii.

3 Iulie. La Sevastopol se numără prada de război. Aviaţia germană a bombardat Novorosisk şi Anapa, scufundând 11 vase de război şi avariind 4 distrugătoare, 7 vase de comerţ, un vas şcoală şi un doc plutitor.

Frontul la Sud de Harkov a fost rupt.

4 Iulie. La Sevastopol se curăţă penisula Kersonez. Frontul bolşevic a fost străpuns între Harkov şi Kursk; trupele germane înaintează spre Don.

Unităţi navale ruseşti s'au refugiat în porturile turceşti Sinope şi Zunguldag.

5 Iulie. La Sevastopol s'a terminat complet ocuparea. Trupele aliate au ajuns la Don. In oceanul Inghetat au fost scufundate 4 vapoare cu un tonaj de 24.000 tone şi avariate alte 11.

6 Iulie. Prin atingerea Donului, mari forţe bolşevice au fost încercuite. Atacul convoiului cu destinaţia Murmansk a continuat.

7 Iulie. Donul a fost trecut, oraşul Voroneţ a căzut, linia Rostov - Moscova tăiată.

Bilanţul dela Sevastopol: 97.000 prizonieri, 467 tunuri, 26 tancuri, 821 mitraliere, 758 brandturi, 86 tunuri antitanc şi 69 A. A. Numărul minelor desgropate se ridică la 137.000. La mare au fost scufundate 4 distrugătoare, un submarin, 3 vedete, 6 pază escortă şi 4 cargoboturi, iar în apele Crimeei 3 submarine, 2 vapoare de 10.000 tone, unul de 5.000.

8 Iulie. Străpungerea dintre Harkov-Kursk s'a mărit spre Sud.

9—13 Iulie. Frontul rupt s'a lărgit la 500 km. Urmărirea spre Sud continuă. Atacurile sovietice dela Rjev, Volhov respinse.

14 Iulie. Urmărirea inamicului continuă. In regiunea Rjev nimicirea trupelor sovietice încercuite s'a terminat, făcându-se 30.000 prizonieri, capturându-se sau distrugându-se 218 tankuri, 591 tunuri, 1.300 mitraliere.

La Nord a fost bombardat portul Rosta, de lângă Murmansk.

15 Iulie. Urmărirea continuă. Linia ferată Doneţ—Stalingrad, depăşită.

19 Iulie. Urmărirea continuă. La Est de Mariupol bolşevicii au încercat o debarcare, dar a fost surprinsă şi respinsă de *cavaleria română.*

20 Iulie. Urmărirea continuă. Sforţările de a recuceri Voronetul zadarnice. Regiunea Murmansk violent bombardată.

21—24 Iulie. Rostovul atacat din trei părţi a căzut, deschizând drumul spre Caucaz şi Volga.

Atacurile bolşevice la Voroneţ şi Volhov respinse.

25 Iulie. A fost ocupat oraşul Novocerkansk, la Răsărit de Rostov. Au început luptele de trecere a Donului.

26 Iulie. A început trecerea Donului. Pe Volga au fost scufundate vase cu petrol şi muniţii.

27—31 Iulie. Cotul mare al Donului ocupat cu totul, Stalingrad ameninţat. La Est şi Sud de Rostov înaintarea continuă, atingându-se linia ferată Novorosisk-Stalingrad. Navigaţia pe Volga sub bombardamentul aviaţiei. In rezumat, triunghiul strategic Voroneţ-Rostov-Stalingrad sfărâmat, armatele lu Timoşcenco în derută spre Est şi Sud, legătura cu Caucazul şi regiunea petroliferă tăiată, regiuni bogate ocupate, — luna care urmează ne va aduce mari surprize.

In toate acţiunile armata română la înălţime, călduros elogiată de comandamentele germane. Marina răsplătită cu înalte distincţii germane.

ZIUA APELOR

In această zi coboară la marginea apelor, toţi românii săşi închine calea lor spre civilizaţie — drumul mării — şi vitejia apărătorilor ei. Aşa au scoborât Duminică 28 Iunie a. c. la marginea lacului Florească, acolo unde o umilă locuinţă — cabana F. R. S.N.— îşi înalţă timidă capul, ca o stea, de unde va porni razele de îndrumare şi învăţătură a înnotului şi canotajului, d-nii C.-Amiral Nicolae Păiş, ministrul Marinei, Amiral Georgescu, Amiral Constantinescu, Amiral Negru, scriitorul poveştilor marinăreşti, General Pălăngeanu Emil, sufletul sporturilor de apă al O. N. E. F., General Paul Teodorescu, Col. C-tin Medeleanu, şeful Sportului Românesc, Cpt. Comandor Verbiceanu Marius, Comandor Aurel Negulescu (Moş Delamare) secretarul general al L. N. R., Col. Moloiu, Maior Mircea Bârzănescu, preşed. F. R. S. N., Pr. Protopop Lt. Col. Georgescu, confesorul garnizoanei, Căp. Mircescu, Dem. Boicescu din O. S. R.. Victor Catina, Haralambie Ionescu, Avocat Asvadurov, ing. Ionescu-Brânceni, ing. Kiki Dumitrescu etc. precum şi o lume îndrăgostită de sporturile de apă, puţină la număr, vreo câteva sute, dar luminaţi de poezia şi cântecul valurilor apelor româneşti. Serbarea s'a început prin chemarea Domnului, cu binecuvântarea Sa, şi a Sf-tei Fecioare Maria, patroana marinarilor, ca să se îndure de umilii sportivi ai apelor şi să dăruiască sănătate şi bărbăţie marinarilor noştrii în luptele contra păgânismului bolşevic. După ce s'a păstrat un moment de reculegere, a defilat în elementul ei — apa — şcoala de instructori a sporturilor de apă, într'o impresionantă ţinută, care a atras aplauzele asistenţei. După aceasta a urmat, cuvântul d-lui Contra-Amiral N. Păiş, Ministrul Marinei şi Preşedintele L.N.R., în mijlocul celor de pe malul apei şi a ambarcaţiunilor ce formase un frumos careu în faţa pontonului unde se găseau modeştii slujbaşi ai apelor româneşti.

Cuvântarea D-lui Contra-Amiral Păiş

Azi e ziua apelor.

Fiecare se întreabă ce reprezintă această zi — şi uitându-se în calendar constată că nu stă nimic scris despre ape.

Calendarul arată, ca sărbătoare: „Aducerea moaştelor lui Ciru şi Ion".

Românul fiind agricultor, nu-l interesează apa decât sub forma de ploaie, de care are nevoe pentru a-i uda ogoarele.

Cei ce servesc pe ape şi au conştiinţă ce bogăţie reprezintă marea, fluviile, apele în general, pentru o ţară, găsesc că este de datoria lor să aducă la cunoştinţa bătrânilor, tinerilor şi copiilor, nevoia de a cunoaşte marea, fluviile şi apele, de unde îşi pot scoate cu uşurinţă existenţa.

In acest sens trebue înţeleasă însemnătatea zilei apelor.

Semnalez ca titlu de curiozitate, ca în apa mării se găseşte aur, câteva miligrame de tonă.

Dacă s'ar reuşi să se extragă tot acest aur din mare, s'ar putea obţine o cantitate care, împărţită pe numărul locuitorilor globului, ar da câte un lingou de aur în valoare de 700 milioane franci francezi, pentru fiecare cap de locuitor.

Trebue să trăeşti mulţi ani pe mare, pentru ca s'o înţelegi şi s'o iubeşti. Noi nu suntem un popor maritim, pentru că pământul nostru este de o rară fertilitate, pentru un bob de porumb, el dă, în schimb, cultivatorului, o mie de boabe.

Viaţa pe ape, este plină de restricţiuni: depărtarea de familie, de prieteni, lipsa distracţiilor, a cinematografului, a teatrului, a jocurilor sportive, etc. toate aceste restricţiuni fac din viaţa depe ape o viaţă uniformă şi aspră.

Românul nu se îndreaptă benevol spre mal. El trebue convins. Iată deci necesitatea Ligii Navale Române şi a Federaţiei de sporturi pe apă.

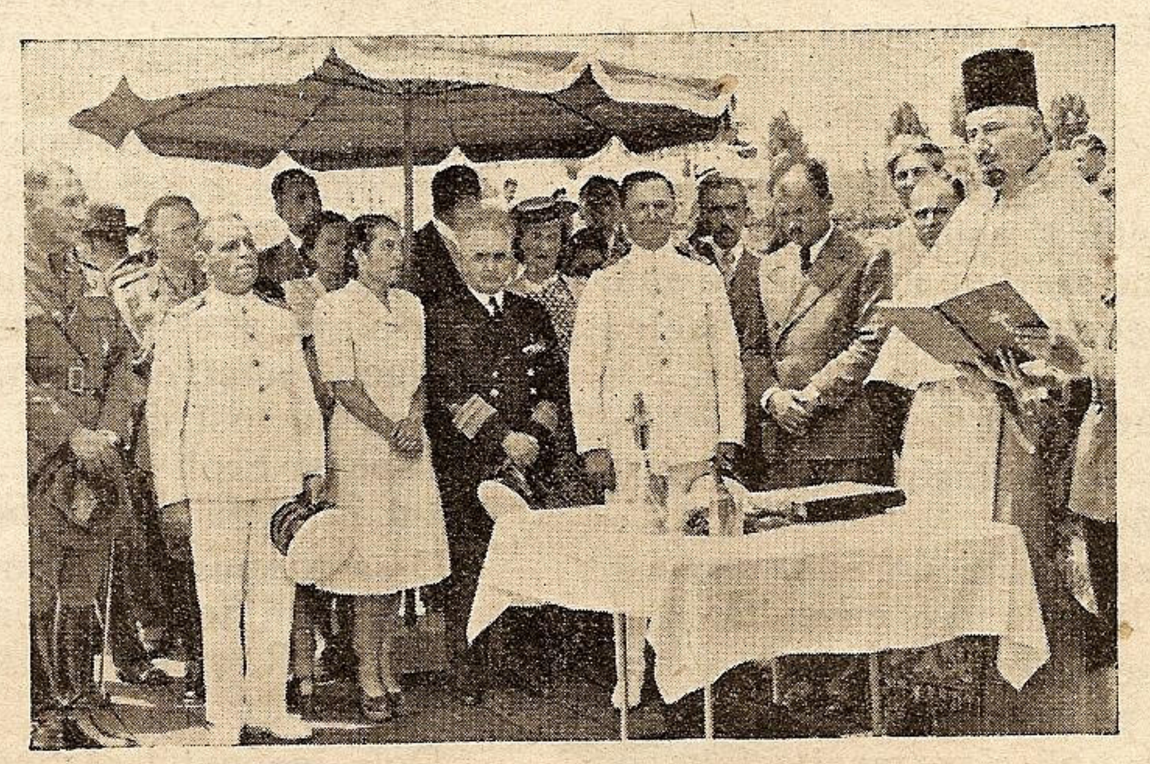
Liga este partea spirituală, intelectuală, a acţiunei, Federaţia este partea efectivă, latura practică.

Subsecretariatul de Stat al marinei manifestă un interes egal pentru ambele organizaţii, a căror legătură şi colaborare o stimulează.

Navigaţia este o artă care pretinde cunoştinţe teoretice şi practice întinse, precum şi mari calităţi personale: de curaj, sânge rece, prudenţă şi o mare capacitate de rezistenţă la oboseală.

Aceste calităţi nu se pot însuşi decât prin practica efectivă a sporturilor pe apă: înot, canotaj, yachting (velă sau motor).

Un sportiv de apă care vrea să devină ofiţer de marină se va acomoda foarte uşor. Sporturile de apă au această facultate de a îndepărta din structura individului frica şi de a-i da o mare încredere în posibilităţile lui reale.



Serviciul divin, în prezenţa d. amiral N. Păiş, ministrul marinei şi a d. amiral I. Georgescu, Comandantul marinei.

Yachtingul (velă sau motor) este sportul cel mai complet. El angajază simultan toate facultăţile fizice — sportul acesta practicându-se în aer liber şi cerând consumare de energie continuă — cât şi cele intelectuale, prin nevoia de a stăpâni cunoştinţele teoretice de tot felul. Nici calităţile morale nu sunt neglijate, deoarece a conduce un Yacht înseamnă a fi capabil să faci acte de iniţiativă proprie şi să iei măsuri prompte adecvate oricăror circumstanţe. Yachting-ul este regele sporturilor şi portul regilor. Un vapor

este un mic club, unde sunt concentrate toate sporturile pe apă. Inotul, canotajul, yachtingul (velă sau motor), etc. Un sportiv de apă, ambarcat pe un vapor se găseşte întotdeauna în mediul său.

Prin practica sporturilor pe apă, tânărul îşi desvoltă iniţiativa, imaginaţia, energia. In nici un sport nu se reclamă mai multă disciplină ca în sporturile pe apă; e un preludiu al disciplinei din viaţă fără de care propăşirea societăţii este irealizabilă.

Găsesc prilejul binevenit să lansez întregului tineret al ţării îndemnul de a veni la mare, la lac, la râu, pentru a găsi soarele generos, lumina permanentă, voia bună de fiecare clipă, sănătatea virilă şi marele climat al prieteniei. Mai târziu, deveniţi cetăţeni maturi, vă veţi aduce aminte cu plăcere de zilele acestea însorite ale adolescenţei sportive nautice.

Nu pierdeţi acest prilej seducător, fiindcă ambiţia, energia, spiritul de aventură, lăsat în desuetudine, se atrofiază şi veţi deveni blazaţi prematur.

Atent la aceste adevăruri şi cerinţi, Subsecretariatul de stat al marinei, înţelegând mai bine decât oricine marele rost educativ al sporturilor pe apă, va stimula aceste sporturi prin subvenţii şi premii.

Alături de el, Liga Navală Română, va acorda sportului nautic românesc tot sprijinul său pentru realizarea competiţiilor şi concursurilor şi pentru menţinerea emulaţiei.

Sporturile pe apă creiază marinari destoinici, cari vor deveni echipagiile Marinei Regale şi Comerciale, iar Marina la rândul ei, se îngrijeşte de propăşirea acestor sporturi care alcătuesc pepiniera viitorilor navigaţi.

Primul pas spre realizarea acestei idei înalte, l-a făcut temeinic, d. general Paul Teodorescu, fostul ministru al aerului şi marinei, care a destinat cu entuziasm primul şi marele fond din care s'a ridicat această frumoasă cabană de pe lacul Florească, în acelaş timp şi căminul tinerilor sportivi ai apelor, înaugurat astăzi.

Imi îngădui să mulţumesc călduros d-lui general Paul Teodorescu, prezent aci, între noi, pentru nobilul gest.

Incheind aceste puţine cuvinte, să ne îndreptăm gândul către acei cari conduc destinele neamului nostru şi cu mine împreună să strigăm:

Să trăiască M. S. Regele Mihai I.

Să trăiască Mareşalul Antonescu, Conducătorul Statului.

A răspuns apoi d. Colonel *Constantin Medeleanu*, şeful sportului românesc, făcând un scurt istoric al F. R. S. N.

D-sa a spus:

„Unii pe cheiul plecării, alţii pe cheiul reîntoarcerei. Şi îndemnul celor dintâi şi astâmpărul celor din urmă se împrietenesc în fapte mari pe margine de apă.

Şi faptele dv. poartă pecetea autentică, pecetea dragostei, a dăruirei.

Ele sunt trainice şi strălucitoare.

Ele rezistă dărâmătorilor şi luminează calea celor ce vin să înfăptuiască româneşte.

Făptuitori, aţi promovat sporturile de apă, urmaşi, aveţi datoria să le ridicaţi la valoarea cuvenită.

Celor dintâi vă mulţumesc, celor din urmă vă doresc reuşită! In numele şi pentru Sportul Românesc.

Multă vreme sporturile de apă s'au manifestat despărţit şi incomplect.

Sub o cârmuire sportul ramelor, şi sub alta înnotul.

In 1930, d. M. Savu primeşte delegaţia de-a promova înnotul, iar în 1931 la Arad ia fiinţă Federaţia de Canotaj.

In 1937, sporturile de apă se adună laolaltă şi sub ocârmuirea unui marinar, d. Comandor Adj. Fundăţeanu.

Urmează la conducere un alt marinar de rasă, d. Contra Amiral N. Păiş şi apoi doi tereştri: d. Catina şi actualul preşedinte.

Desprindem următoarele perioade şi caracteristici:

1930—1937: primele manifestări, muncă separată şi truda de a scoate sporturile de apă... din apă.

1937—41: întrunirea sporturilor de apă sub o singură conducere şi complectarea lor. Infăptuirea unui locaş propriu, cabana ce se inaugurează astăzi.

1941—1942: şcoli de popularizare şi de instructori, deci organizarea învăţământului.

Care dintre perioade este mai importantă şi care dintre trude mai fructuoasă?

Fiecare concurează pe cealaltă în valoare.

Ne găsim în faţa unei evoluţii pe de-a'ntregul firească. Ea însumează spiritul clar văzător, elanul neîntrecut şi munca fără simbrie a celor ştiuţi şi neştiuţi, amintiţi şi neamintiţi.

Ea concretizează concurenţa de înfăptuire dintre

Aruncarea ancorei de flori.

tereştri şi marinari.

O împletire fericită între cei dornici de chemarea apelor şi cei călători mereu pe neastâmpărul mărilor şi a oceanelor.

Ultimul a luat cuvântul d-l Maior *Mircea Bârzănescu*, preşedintale F.R.S.N. care aduce prinosul de omagiu şi recunoştinţă luptătorilor pentru sporturile de apă şi o închinare Eroilor, atleţi a nataţiei, morţi pentru Patrie. In acest timp, o ancoră de flori, era lansată pe luciul apei, ca un simbol al veşnicei amintiri pentru cei ce au fost de două ori Eroi — Eroii sporturilor de apă şi Eroii Patriei, pentru care au sângerat şi căzut în lupta contra bolşevismului.

D-sa a spus următoarele:

Prin tradiţie, sărbătoarea apelor noastre, s'a legat de L. N. R. şi de sportul românesc prin federaţia de specialitate.

Dela începutul războiului de dezrobire, este prima noastră manifestare în cadrul acestei festivităţi, pe care noi o închinăm azi memoriei morţilor noştri.

Sporturile de apă şi-au dat tributul lor, sacrificând

pe altarul Patriei patru din cele mai bune elemente ale sale.

Cu acelaş elan tineresc, cu care odinioară se avântau în luptele arenei, s'au năpustit acum un an să sfărâme stâlpii unei granițe nedrepte, impuse cu forța naţiei noastre. Ura contra tot ce este străin şi vrăjmaş nouă, hotărârea să învingă cu orice sacrificiu, încrederea în sine şi în putere, sunt toate virtuţi formate şi călite la şcoala sportului.

Sensul morţii lor, îl găsim în însăşi vibraţia adevăratei vieţi, înlăuntrul căreia nu există decât un singur drum, acela al sacrificiului.

Camarazii noştri, ce şi-au plămădit sângele cu ţărâna strămoşească, nu sunt morţi; ei vor trăi cu noi spre a spune generaţiilor viitoare de tineri că în sport

Escadrila de caiace care a onorat serbarea.

se călesc sufletele şi se întăresc braţele, iar cei ce ştiu să lupte în arenă ştiu cum să moară pentru ţară.

Azi şi în viitor, numele lor va fi evocat în această sărbătoare a apelor româneşti, pe care ei au îndrăgit-o şi care ne leagă de ei:

— Col. în rez. Th. Davilla, Preş. A. S. Ford-Româna. Primul Preşedinte al Comisiei Române de înot.

— Slt. rez. Dr. Dante Gherman, Campion Naţional al României.

— Slt. Aviator Vintilă Slăvescu.

— Lt. Stoenescu Dunăre.

In memoria lor, Domnilor, vă rog să păstrăm un minut de reculegere.

Asistenţa păstrează un minut de reculegere, după care d. Maior Bârzănescu îşi continuă cuvântarea:

Domnule Ministru,
Domnule Amiral Fundăţeanu,

In grija ce Domniile voastre — ca iluştri predecesori ai mei — aţi avut, de a ridica F. R. S. A. la nivelul celor străine şi a le dota cu tot ce este necesar, spre a se putea manifesta în voie, aţi realizat această frumoasă cabană ca sediu al sporturilor nautice.

Am primit din mâna Dv. această preţioasă moştenire, pentru care azi la inaugurarea ei, în numele acestei generaţii de tineri, vă mulţumesc cu recunoştinţă.

Spre a valorifica străduinţile şi realizările Dv., am destinat ca în acest loc să ia fiinţă, un Centru de Instrucţie Nautic, în care să fie formaţi instructorii de înot, vâsle şi pânză pentru întreaga ţară.

Inceputul l-am făcut în acest an.

Cei 98 de viitori instructori şi instructoare — ce-au defilat în faţa Dvs. vor fi în curând împrăştiaţi în Ţară să iniţieze tineretul in acţiunea pe care noi o numim „Ofensiva apei".

V'am rugat Domnule Ministru să aprobaţi ca acest Centru de Instrucţie să vă poarte numele. Din modestia cu care ne-aţi obişnuit, ne-aţi recomandat să dăm numele unui sportiv căzut eroic pentru Ţară.

Acest nume este al Eroului Lt. în rez. Dr. Dante Gherman.

Şi acum iubiţi camarazi de sport.

Pentru cinstea ce ni se face azi de fi patronaţi de însuşi Preşedintele de onoare al Federaţiei, să vă uniţi cu mine în gând şi să strigăm:

Să trăiască protectorul nostru iubit d. C.-Amiral N. Păiş ministrul Marinei;

Să trăiască Şeful Sportului Românesc;

Să trăiască Membrii noştri de onoare;

Să trăiască sportul românesc!

Sărbătoarea „ziua apelor", s'a încheiat aşa cum trebuia: pe apă. Un val de înnotători şi înnotătoare se formează în şiruri de cocori şi vin ritmic şi uniform la pontonul asistenţei. Aceasta o răsplăteşte cu aplauze spontane. Din dreapta vin ambarcaţiunile, maiestoase, cu lopătari cadenţaţi şi la linie, în giguri, skifuri şi lotci. Tineri şi tinere sportive al cluburilor nautice din Capitală, aduc prinosul lor apei, nostalgice şi poetice, care le-au procurat atâtea şi atâtea vise, frumoasele vise ale tinereţii, care vor încununa hainele grele ale bătrâneţii. In armonia culorilor, a lopătarilor şi lopătarelor, în murmurul valurilor ce îşi îngână cântecul lor de „dor de ducă", toate răsfrânte pe un fond al plajei de pe lacul Floreasca unde sute şi mii de fiinţe, se bucurau de razele soarelui şi de unda apei, trăind întradevăr un basm, ziua apelor îşi încheie amurgul ei, ducând fiilor şi ficelor poporului român, un şopot de mulţumire, din undă, în undă, din val în val.

Locot. PAUL EPUREANU
membru L. N. R.

GLASUL PRESEI

Necesitatea de mâine a unei marine puternice.

de PAMFIL ŞEICARU

Şi anul acesta a avut loc sărbătorirea zilei apelor, de fapt ziua marinei. O încurajare a sporturilor nautice, o pregătire a tineretului pentru a căpăta pasiunea mării.

Să mărturisim cu acel curaj întremător al îndreptărilor că nu ne-am dat pe deplin seama de importanţa mării în viaţa Statului român. Dacă s'ar lua toate bugetele ţării dela 1920 la 1940 şi s'ar compara sumele date marinei, cu sumele destinate celorlalte arme, ne-am da seama uşor că vitregia bugetară corespundea unei totale absenţe de înţelegere a problemelor politico-militare. Aveam 470 de kilometri de coastă şi tot acest litoral nu-l acopeream decât cu câteva baterii de coastă, cumpărate abia în 1930, şi cu redusul număr de unităţi ale flotei noastre.

S'a pornit dela constatarea unei superiorităţi strivitoare a marinei de războiu ruseşti în Marea Neagră, şi fiindcă nu o putem egala ca tonaj şi forţă de luptă, ne-am resemnat consolându-ne cu tot ce ne putea da ca iluzii adormitoare a instinctului de conservare, pacifismul Societăţii Naţiunilor. Dacă Rusia Sovietică ne atacă, Anglia va fi prezentă cu flota ei în Marea Neagră, deci nu avem nevoe de o flotă puternică, şi ipoteza aceasta este cu atât mai îndepărtată cu cât prezenţa lui Litvinov la Geneva, activitatea pe care o desfăşură, acceptarea definiţiei agresorului, sunt tot atâtea dovezi a neprihănitelor intenţii de pace ale Rusiei Sovietice. Imi aduc aminte ce leşin de fericire a fost atunci când Rusia Sovietică şi-a dat adeziunea la definiţia agresorului îndelung moşită de Societatea Naţiunilor.

Evocând acele orgii ale iluziilor pacifiste şi confruntându-le cu tot ce s'a petrecut, cu demascarea apocalipticei pregătiri militare a Rusiei Sovietice, stai nedumerit şi te întrebi dacă a fost o formidabilă congestie de prostie solemnă a personalului diplomaţiei europene, sau o vastă complicitate pentru a zvârli Europa nearmată în faţa Rusiei formidabil armate. Şi fiindcă eram asiguraţi la Geneva pentru eventualitatea unei agresiuni din partea Rusiei sovietice, am fost tare bucuroşi că nu va mai fi nevoe de o sporire a forţei noastre pe mare.

Evenimentele au venit pedepsitoare pentru toate greşelile de judecată politică, fiindcă orice greşeală îşi are ispăşirea ei. Să ne închipuim un singur moment că am fi avut un mare om de stat care, îmbrăţişând cu privirea harta ţării, şi-ar fi dat seama de condiţiile de viabilitate ale României, de rostul acestei ţări aşezată la gurile Dunării şi la mare. Fără să-şi mai razime certitudinile de apărare a ţării pe potrivirea altor interese, s'ar fi hotărît să facă o puternică flotă. Fără îndoială că ar fi fost prea vast un program de construcţii care ar fi cuprins vase de mare tonaj, adevărate cetăţi plutitoare, dar se putea limita la submarine, contratorpiloare şi distrugătoare.

Să ne închipuim că la 22 Iunie 1941 noi am fi avut 30 de submarine. Care ar fi fost situaţia flotei ruseşti din Marea Neagră? Valoarea personalului nostru marinăresc s'a dovedit în acest războiu: o singură şi superioară cunoştinţă technică, o îndrăzneală care nu cunoaşte obstacol, o aprigă voinţă de a depăşi limita mijloacelor de luptă ce le are la dispoziţie. Ce-ar fi realizat marinarii noştri dacă ar fi avut 30 de submarine!

Intreb, în ipoteza aceasta, cât ar fi durat rezistenţa Odesei şi câte pierderi am fi avut dacă marina noastră avea mijloacele de a paraliza acţiunea flotei ruseşti?

Dacă având aşa de puţine mijloace, marina noastră a izbutit să dea puternice lovituri flotei ruseşti — şi ar trebui să se scoată un volum în care să se cuprindă toate acţiunile de o îndrăzneală, de o siguranţă neegalată în loviturile date flotei ruseşti de către marina noastră — ce-ar fi însemnat o puternică înarmare a noastră pe mare. Dacă Mareşalul Rommel măturâ ca un uragan nisipurile pustiului, armata engleză din Africa, în afară de geniul lui militar mai contribue şi absenţa flotei englezeşti din Mediterană. Nu cunoaştem decât foarte puţin din loviturile date de flota italiană flotei engleze, dar putem să ne dăm seama cât de grele au fost pierderile dacă flota engleză nu a putut coopera la apărarea Tobrukului şi nu se mai arată sprijinind rezistenţa armatei de uscat.

A rezistat atâta timp Sevastopolul şi armata germano-română face sforţări, pe care nu ni le putem imagina, ca să izgonească pe ruşi din acest cuib de piraţi. Cât de mult ar fi fost redusă rezistenţa ruşilor dacă am fi avut o flotă puternică?

Toate aceste tragice experienţe să formeze un îndreptar pentru viitorul apropiat. Va veni pacea şi, sigur, toate popoarele vor fi ostenite de războiu, iar romantismul pacifist va lua iarăşi ofensiva iluziilor. Să avem tăria de a rezista seducţiilor moleşitoare ale utopiilor şi, acceptând asprele legi ale existenţei istorice a popoarelor, să utilizăm răgazul păcii, pentru a ne prepara să înfruntăm viitoarele încercări la care ne supun unele blestemate vecinătăţi.

Rusia va fi doborîtă şi nu va mai avea acces la Marea Neagră, dar va năzui cu toate puterile ei să recapete poziţiile pierdute. Noi vom fi mereu un obstacol în calea ruşilor, oricât ne-am închirci noi. Că vom fi la Bug, la Nistru, sau numai la Prut, în calea ruşilor tot vom sta, deci putinţă de înţelegere nu poate exista, în afară de aceea a unei puternice organizări militare şi aceasta implică nu numai armata de uscat şi de aer, ci şi armata de mare.

Ce valoare are o flotă? Vom vedea ce rol joacă flota franceză (nu a pierdut decât 20% din potenţialul ei) în menţinerea şi creşterea autorităţii politice a unei Franţe învinse, când toate celelalte flote îşi pierd zi de zi din forţa combativă.

România nu-şi va putea realiza valoarea ei politică şi economică decât atunci când va avea cea mai puternică flotă de războiu şi cea mai mare flotă comercială din Marea Neagră.

Şi nu este o imposibilitate. Indrăzneală în concepţie, tenacitate şi curaj în execuţie, iată ce ni se cere.

„Curentul"

Rolul României în Marea Neagră.

Zilele trecute, presa noastră a publicat rezumatul telegrafic al unui articol intitulat „Marea Neagră ca punte de legătură", apărut în ziarul german „Essener National Zeitung", şi care spunea că „în clipa când marea aceasta va ajunge să fie o mare liniştită, sub ocrotirea unei Europe Unite, ea va deveni, totodată, puntea de legătură dintre continentul european şi cel asiatic, iar România, ţara cea mai expusă, până acum, năzuinţelor

imperialiste ruseşti, va trage cele mai mari foloase din europenizarea Mării Negre".

Desigur, într'un articol de ziar, nu se poate spune mare lucru, mai ales când e vorba de o problemă aşa de însemnată de politică internaţională generală, dar care priveşte aşa de aproape întreaga noastră istorie naţională, de aproape o jumătate de mileniu. Cu toate acestea, articolul ziarului german spunea, foarte pe scurt, ceeace se poate verifica numai după ce îţi reaminteşti, în linii generale, de cursul istoriei naţionale româneşti dela năvălirea turcilor în Europa până astăzi, împreună cu toate luptele ce s'au desfăşurat în Marea Neagră şi dealungul ţărmurilor ei :

Toate „năvălirile" dela răsărit asupra Europei, despre care se vorbeşte în istorie, ne-au atins, direct sau indirect, şi pe noi, în colţul acesta de pământ unde ne-a aşezat Destinul, între arcul Carpaţilor şi ţărmul Mării Negre, în calea răutăţilor, care a fost şi a rămas, până azi, drumul cel mai potrivit de pătrundere spre inima vechiului continent, cât şi spre Balcani.

Năvălirea turcilor, în Europa, a adus, odată cu cucerirea Constantinopolului şi închiderea strâmtorilor Mării Negre, transformarea acestei mări într'un lac al împărăţiei otomane, prin treptata cucerire a ţărmurilor înconjurătoare, precum şi a Dunării, până la Viena, într'un fluviu lăuntric turcesc. Soarta popoarelor din basinul dunărean şi al Mării Negre, sub stăpânirea turcească ,a fost bine hotărâtă, astfel pentru câteva veacuri, precum o ştim din paginile istoriei.

Reacţiunea Austriei Habsburgilor în unire cu Veneţia şi Polonia şi alături de Rusia, care-şi făcea apariţia în arena istoriei europene, a însemnat, prin vestitul tratat de pace dela Karlowitz (1699), începutul declinului puterii turceşti.

Timp de peste două veacuri, luptele împotriva Turciei, care s'au repetat în cadrul strict local al Europei răsăritene sau ca episoade lăturalnice ale marilor războaie europene, n'au făcut decât să întreţină neliniştea şi nesiguranţa prin părţile noastre şi să oprească neamurile din aceste părţi de a ţine pas cu progresul şi civilizaţia celorlalte ţinuturi mai norocoase ale vechiului continent.

Cât priveşte pe noi, Românii, în deosebi, înaintarea Rusiei până la ţărmul Mării Negre şi la gurile Dunării, începând din vremea lui Petru cel Mare, a fost cel mai grozav vis urât, un adevărat blestem, care ne-a urmărit fără cruţare, în curs de aproape o duzină de războae ruso-turce, urmărind transformarea Mării Negre într'un lac rusesc aşa cum fusese, mai înainte, un lac turcesc, şi înghiţirea popoarelor din jurul acestei mări, cum şi a celor din bazinul dunărean. Firește, în drumul politicii ruseşti spre apus şi spre miazăzi, poporul român aşezat aci de soartă, era cel dintâi care trebuia să fie înghiţit sau nimicit fie prin momelele religioase ale ţarismului, fie prin cele social-politice ale bolşevismului.

Toate învăţămintele istoriei noastre privitoare la vecinătatea rusească ne arată, statornic, primejdia de moarte dela răsărit, pe care n'o puteam înfrunta singuri, iar în tovărăşie cu alţii, când Europa se împărţea în două tabere duşmănoase ce se întreceau la câştigarea ajutorului rusesc, eram necurmat ameninţaţi să cădem „jertfiţi ca preţ al acestui ajutor".

De aceea, dealungul istoriei, am făcut tot ce se putea omeneşte ca să nu avem neînţelegeri cu acest vecin prădalnic, ne-am ferit să-i dăm cel mai mic prilej de sfadă, şi n'am pornit nimic ce ar fi putut să pară drept o provocare la adresa lui. Cumînţenia noastră fără pereche, faţă de acest vecin răsăritean, a mers aşa de departe încât, adeseori, cu preţul unor repetate amărăciuni, ne-am întovărăşit, cu el, în războae de „mântuire" creştină ori naţională, plini de nădejdea că, până la urmă, ne va respecta pacea şi dreptul nostru la viaţă.

Intâmplările din vara anului 1940, cu grozavul şi umilitorul ultimatum din noaptea de 26 spre 27 Iunie pentru cedarea Basarabiei şi a Bucovinei de Nord, cu ameninţările şi pregătirile de cutropire mai largă a pământului românesc ce au urmat, au trebuit să convingă şi pe cei mai cuminţi dintre Români că, dela răsărit, ne pândeşte, mereu, o duşmănie fără îndurare şi fără răgaz.

Războiul Europei, în sfârşit unită sub conducerea Germaniei, împotriva fiarei dela răsărit, pornit la 22 Iunie 1941, trebuia să ne aibă, în chip firesc, în primele rânduri, pentru liberarea pământurilor româneşti, din nou cutropite în vara precedentă, dar şi pentru aşezarea păcii statornice şi a bunei rânduieli în bazinul Mării Negre şi al gurilor Dunării.

Readucerea pământurilor din răsăritul continentului în comunitatea economică şi politică a Europei, prin liberarea lor din ghiarele bolşevismului, va însemna sfârşitul epocei de războae şi de statornică nesiguranţă din Marea Neagră. Ţară, mereu expusă primejdiilor de năvălire şi de cutropire dela răsărit, România va ajunge, abia după războiu actual, să simtă binefacerile păcii în siguranţă la gurile Dunării şi în Marea Neagră spre a-şi putea împlini, în sfârşit, întregul rol de factor activ al comunităţii europene.

N. DAŞCOVICI

(„Argus")

Semnificaţia nouei victorii a Marinei Regale Române.

Tânăra Marină Regală Română a însemnat zilele trecute, pe răbojul ei glorios, o nouă şi strălucită victorie. In prima zi de Paşti, marinarii români au reuşit să scufunde, cu grenade de adâncime, un submarin sovietic.

Pentru această faptă vitejească, d. contr'amiral Georgescu Ion a citat prin ordin de zi pe întreaga marină echipajul şi pe comandantul acestui vas victorios.

Faptul că marina noastră, incomparabil mai mică, poate să ţină în eşec o marină puternică, cum este marina sovietică din Marea Neagră, este o dovadă evidentă a calităţii marinei noastre, a vitejiei, a curajului şi a priceperii marinarilor noştri.

Ultima victorie a Marinei Regale Române nu este, cum s'ar putea crede, rodul unui hazard, ci ea adaogă în chip firesc o nouă verigă la lanţul victoriilor obţinute dela începutul războiului nostru contra bolşevismului. Dela marea victorie navală obţinută prin scufundarea „Moscovei" până astăzi, tânăra Marină Regală Română a mai trecut în palmaresul ei multe victorii de seamă. Submarinul sovietic scufundat în prima zi de Paşti va fi aflat, de bună seamă dacă şi scufundarea celorlalte 8 submarine sovietice, trimise la fund de Marina Regală Română, au fost rodul unor întâmplări, sau tot atâtea dovezi ale superiorităţii calitative a marinei noastre.

Cu curajul de ultimă clipă pe care numai disperarea i-l mai poate da, marina sovietică va mai încerca şi alte atacuri de felul celor de până acum. Dar putem fi liniştiţi, căci tânăra Marină Regală Română veghează gata să reacţioneze cu promptitudine şi eficacitate.

„Curentul"

Marina română.

Un vas român a scufundat cu grenade de adâncime încă un submarin sovietic.

Noua faptă vitejească a marinarilor români este citată pe întreaga Marină de d. Contr'amiral Georgescu Ion, comandant al Marinei Regale, printr'un ordin de zi, aducându-se laude şi mulţumiri comandantului şi echipajului de pe vasul care, prin vigilenţa supravegherii şi promptitudinea reacţiunii, a atacat cu succes submarinul inamic.

In vestirea aceasta lapidară este exprimată, odată mai mult, virtutea eroismului marinarilor români. In sobrietatea comunicării, deslueşti limpede mărturia acelei cuprinzătoare capacităţi de jertfă a ostaşului nostru de orice armă.

Fie că este paznicul credincios al artileriei, fie că din tranşee, ca infanterist, mânueşte trăgaciul armei, cu o credinţă fanatică, fie că se avântă, ca aviator, purtat de păsările de fier, spre inamic, înfruntându-l cu un curaj neasemuit, fie că apără depe vase spaţiul marin al ţării, ca în împrejurarea măreaţă adusă de curând, prin ordin de zi, la cunoştinţa şi în admiraţia opiniei publice, — ostaşul român se identifică, integral, cu interesele înseşi ale Patriei.

Războiul acesta, a afirmat, încăodată, disponibilităţile de energie şi de jertfă ale soldatului şi ofiţerului român în orice compartiment al armatei le-ar fi încredinţată misiunea.

Acte de vitejie cari au uimit chiar şi pe inamic au consfinţit faima de care se bucură bravura ostăşească a românului. Fiecare armă a oastei şi-a împlinit, în orice împrejurare, cu credinţă şi deplin succes rolul. Citările prin ordine de zi şi distincţiunile acordate unităţilor militare româneşti, ofiţerilor şi soldaţilor, au fixat în admiraţia şi recunoştinţa unanimă eroismul luptătorilor cari au deţinut sau deţin răspunderea unor misiuni de seamă pe front.

Când se va scrie istoria acestor uriaşe eforturi prin care se făureşte odată cu destinul Ţării, însăşi ordinea europeană de mâine, — va trebui să fie consemnată la loc de onoare contribuţia devotată, constantă şi eroică a Marinei regale române.

Ostaşii cari o slujesc, se aliniază, prin puterea de sacrificiu şi de devotament pentru ţelurile Patriei, în primele linii de luptă, de credinţă şi împlinire a dreptăţii româneşti.

N. MIHĂESCU

(„Acţiunea")

Marina românească.

Din când în când, cu o nobilă discreţie, care şade aşa de bine armatei, comunicate sobre ale comandanţilor anunţă faptele de eroism ale luptătorilor.

Astfel, am luat cunoştinţă despre nouii cavaleri ai ordinului Mihai Viteazul, glorificând în inimile noastre eroismul lor desrobitor ; am cetit apoi numele celor dintâi dintre sburătorii noştri vrednici de recunoştinţă şi admiraţia pentru strălucitele lor fapte de arme.

Iată, în sfârşit acum, un nou ordin de zi care consacră actul unei unităţi din marina românească, îndreptându-ne luarea aminte spre vitejii noştri corăbieri care poartă tăcut, una din cele mai grele răspunderi şi una din cele mai brave lupte, pe întinsul Mării Negre.

In largul acestei mări, în care sovietele concentrează cu scopuri ofensive o flotă din cele mai puternice, vasele noastre patrulează, zi şi noapte, într'o veghe neadormită, ca să apere coastele româneşti şi ca să înfrângă pe atacatori.

In toate împrejurările, întâlnirile au impus destoinicia şi vitejia marinarilor noştri, îmbogăţind istoria marinei regale române cu noui pagini de glorie.

Amintirile ne poartă duios spre pânzele ademenitoare în bărbătească şi fermecătoarea lor frumuseţe ale briculuí Mircea, ca spre o unitate care închide în viaţa ei o tradiţie făcută din vrednicie şi eroism.

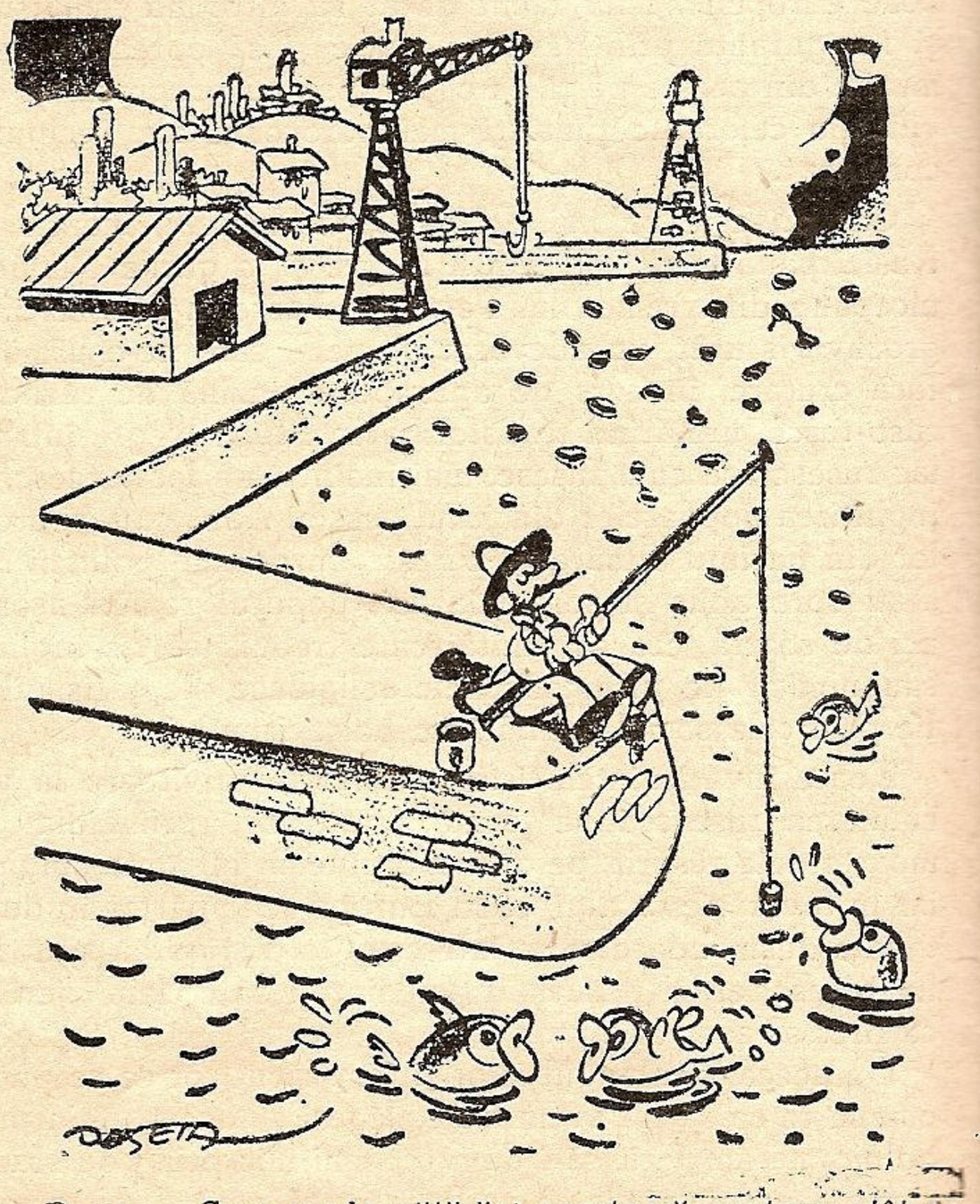
Fără să avem flota numeroasă a altor neamuri, avem un corp marinăresc în stare să egaleze în curaj şi în pricepere marinarii oricăror alte popoare.

Astăzi ei stau la posturile lor de luptă în uriaşul front al războiului sfânt împotriva bolşevismului. In inimile lor bat aceleaşi nădejdi adânc româneşti, în convorbirile lor revin aceleaşi preocupări de unitate românească. Vor fi în rândurile marinarilor noştri flăcăi înalţi şi isteţi de pe Dunăre şi dobrogeni arşi de soare, dar şi munteni şi ardeleni crescuţi la coarnele plugului, dar ei sunt, de-acum, toţi stăpâni pe meşteşugul lor marinăresc, gata a împlini poruncile şi legile luptei pe mare.

Iar în zilele când, pe nesfârşitul apelor soarele primăverii alintă valurile ori în nopţi de ceaţă umezeala se strecoară întristătoare, marinarii noştri continuă eroica lor luptă pentru veşnica Românie a Neamului nostru întreg.

(„Argus")

PEŞTII DIN ATLANTIC.



Peştii. — Cum crede nătărăul acesta că suntem atât de flămânzi ca să mâncăm viermi lui ?

Marea Ionică

Prin ce ţări furtuna demonică
Işi sapă adânc răzbunarea ?
In cuibu-i de basm, Marea Ionică
Cu aur lichid spală zarea....

Şi clipa e-atât de frumoasă
Incât, ca la naşterea erei,
Vedea-vom ţâşnind, graţioasă,
Din valuri, făptura Venerei....

ALEXANDRU BILCIURESCU

Marea Noastră

Marea Noastră ?
— E o Mare,
Binecuvântată :
Mai frumoasă, mai albastră,
Decât orişicare
Alta !....

...Poate, că şi dincolo, o cântă —
Ca 'ntr'o mare
Cruciată
Sfântă —
Cavalerii dela Malta !...

CRIDIM

Marea

cu fâşii albastre

Marea cu fâşii albastre
De mătase azurie
Ne-a furat...
Şi ne poartă lenevoasă
Pe oglinzi de apă vie...
Şi ne leagănă senină...
Şi ne duce 'n drum de vânturi...
Şi ne flutură pe pleoape
Doruri dulci... vedenii scumpe...

Marea... marea nesfârşită !...
Marea lină...
Marea sfântă...
Străvezie...
Visătoare...
Înţeleaptă...
Ne-a furat, culcaţi în barca
Fermecată a iubirii...
Ne-a atins cu praf de apă
Şi cu vrajă de lumină...
Şi ne duce fericită
Pe argint vărsat din soare...
Pe fluid de versuri plânse...
Pe tablouri de azur...
Şi ne minte cu magia
Adâncimii nesfârşite...
Şi ne tremură 'n privire
Simfonii de roz şi-albastru...
Şi ne-acoperă cu vânt.

EUGENIU EST

Cântecul mării

Ca un imens azur sonor
E cadenţatul val de mare,
Cu-a lui ciudată orchestrare
De cântec vag, legănător ;

Tritonic viers, tânguitor
Revarsă notele-i amare,
Vuind afunda sbuciumare
Din sânul vastului ponor.

Când doarme, undele-i mrejere
Par o melodică tăcere
Ce-alunecă spre mal, încet ;

Foşnesc doar visele marine,
Involburate museline
In albul spumelor balet.

I. GR. PERIEŢEANU

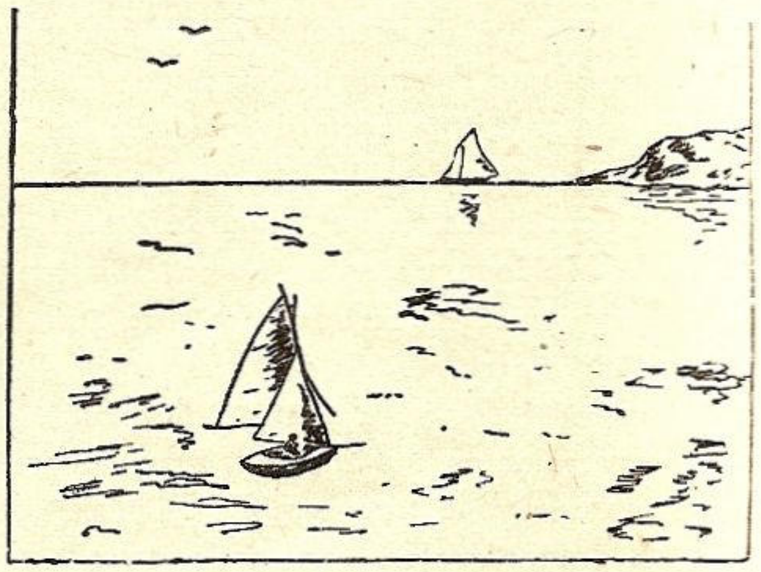
Pastel

Intreaga ta fiinţă se frământă
In clocotiri de valuri spumegânde
Iar pescăruşi de nea pe zare-ţi cântă,
In evantae albe şi plăpânde.

Arunci spre slăvi, vuind, mărgăritare
Ce se prefac în scânteeri de-argint
Şi încrustezi pe stânci nepieritoare
Făpturi bizare ce privirea mint.

Pe înserări vrăjite 'mproşti lumină
Sau bulgăraşi de aur şi smarald,
Când undele te port, ca pe-o regină,
In cuib de depărtări cu soare cald.

ION VÂSLARU



Decor aqualic

Cer fardat.
Noaptea ese la arat ;
Iar în brazdele rebele
Ale mării, fredonând,
Calcă luna semănând
Grăunţi de stele.

Mai târziu,
Peste-al apelor pustiu,
Fluieră vântul chefliu :
Căci sirenele vrăjite
Es, cu sânuri desvelite,
Pe covorul argintiu.

Către sud,
Prin omăt de raze, ud,
Lunecă spre port un vas —
Bucuros de lung popas,
Flueru-i trezeşte crud
Coardele de contrabas.

Dinspre zări,
Clopote de depărtări
Toarnă cântece de vele
Peste valuri de-ametist.
Chipul ei gingaş şi trist,
Scaldă visurile mele.

MARIAN DEM.-CORĂBIERUL

CĂRŢI ŞI REVISTE *)

de SCARLAT PREAJBĂ

● CUVÂNTUL MAREŞALULUI, îndreptat către săteni, a ajuns la numărul 75; apare săptămânal; e bine scris de o echipă de condeieri şi cuprinde tot ce-i trebue săteanului-muncitor dela ţară, ca să-i dea lumini de orientare în toate problemele lui. Are un *răboj*, în chip de articol-de-fond, cum se spune, în stil gazetăresc; din Sfânta Evanghelie, cu pilde şi lămuriri din Cartea Domnului; vin *sfaturile pentru plugari*; nu lipseşte nici *pagina pentru femei*; e câte o *poezie* şi sunt şi *povestiri* cu tâlc pentru poporime, bine meşteşugite de acel minunat povestitor Al. Lascarov-Moldovanu; sunt şi *veşti* din toată lumea; *fapte vitejeşti*; *răspunsuri* la scrisorile primite în *„cutia cu plângeri"*, şi din *cuvântările rostite de mai marii ţării*. Este o mare plăcere să citeşti această foaie cu anume destinaţie, unică, cred, în lume. Căci Mareşalul cu atâta suflet, mare şi cald, ar vrea să îmbrăţişeze toate nevoile ţării, să le împlinească, dar la inima Lui mai mult stă dragostea de *oştean* şi de *ţăran*.

● ALBINA, foaia săptămânală pentru popor, apare de 45 ani cu aceiaş veche destinaţie dintr'un început, înfiinţată prin grijea unui Spiru Haret; acum îşi păstrează aceiaş ţinută datorită d-lui D. Ciurezu, bine-cunoscător al păturii săteşti care ştie să nu lipsească nici-o rubrică din cele de trebuinţă pentru poporime şi anume: o pagină din *trecutul nostru*, dintr'ale *bisericii creştine ortodoxe*, câte o *figură a culturii minţii*, o pagină *cu poveşti, muzică şi poezii*, alta despre *agricultură*, o alta despre *medicină* şi *igienă* (a omului şi a animalelor), despre *şcoală*, despre *gospodărie*, ştiri despre *căminele culturale* şi informaţiuni din *toată* lumea, apoi ilustraţiuni întregitoare unor atari pagini.

● ANTIGAZ e buletinul direcţiunii chimice militare şi al corpului tehnic militar, ce apare lunar (în Bucureşti, în str. Uranus, 5); se găseşte în al XVI-lea an; ultimele numere publică articole interesante: *Rolul industriei chimice în apărarea naţională*, de col. dr. chim. D. Bardan; *Industria de război*, de lt. dr. ing. Ciplea Liciniu; *Igiena adăposturilor*, de Cronicar; *Instrucţiuni în legătură cu apărarea pasivă*; *Buletin informativ*; *bibliografie*. Cum vedem sunt studii şi articole de actualitate cari interesează pe orice cetăţean.

● BULETINUL BURSEI BUCUREŞTI continuă să apară ca organ oficial al bursei de efecte, acţiuni şi schimb, cum şi al bursei de mărfuri (sediul: palatul camerei de comerţ din Bucureşti), care e urmărit de specialişti; apare de 14 ani.

● BULETINUL DEMOGRAFIC AL ROMÂNIEI, apare lunar sub direcţiunea d-lui dr. Sabin Manuila (în Bucureşti, splaiul Unirii, 28); e în al XI-lea an.

● BULETINUL POMPIERILOR ROMÂNI e în al 14-lea an, dirijat de comandamentul militar respectiv; cuprinde articole şi informaţiuni privitoare la această specialitate, culese din experienţe şi practici.

● CATEDRA e o publicaţiune bună în care sunt colecţionate poezii şi bucăţi literare, în proză, (schiţe-nuvele şi teatru) care pot folosi tineretului şi soldăţimii pentru educaţie şi instrucţiune moral-sufletească; apare sub direcţiunea d-lui D. T. Faur, în Galaţi (str. Cuza-Vodă, 45). E o excelentă lectură, care e în al XV-lea an. Ultimele numere 141—150 (1941—42). sunt închinate eroismului românesc: pe drumul gloriei şi al dreptăţii. D-l Faur aduce un real serviciu, prin colecţiunea sa, tinerilor, copiilor, familiei, profesorilor, căci aceştia au la îndemână materialul cultural-educativ.

● CRONICA ROMANULUI apare cu binecuvântarea P. S. Episcop Lucian, în fiecare lună; se găseşte în al XIX-lea an; e în grijea unui comitet al preoţilor din Roman, care bine fac ce fac prin scrisul lor cuminte şi aşezat, căci fiecare număr, ce apare conţine documente interesante despre trecutul bisericesc şi al clerului. Aşa numărul ultim e închinat, în întregime, episcopului Melchisedec cu prilejul împlinirii a 50 de ani dela moartea sa. comemorat prin articole scrise de episcopul Lucian, S. Mehedinţi. arhim. Scriban, dr. S. Reli, dr. M. Şesan, arhim. dr. Veniamin Ploeşteanu, econ. G. Vlad, I. Butnaru, pr. G. Niţu, G. Porcescu, pr. C. G. Vartolomeiu, pr. N. Dragomir, pr. prof. Sc. Porcescu. Revista se încheie cu o bogată bibliografie.

● DACIA REDIVIVA apare lunar sub conducerea comitetului compus din d-nii Aurel Cosmoiu, Pericle Martinescu, Mihai Isbăşescu, Valeriu Anania (în Bucureşti, str. Traian, 189); în ultimul număr semnează *articole d-nii Ernest Bernea* (Metafizica dragostei). Ovid Caledoniu *(Rainer Maria Rilke)*, C. Bărbulescu *(Despre filosofie)*, Tudor Gher Zuca *(Sbor spre alte ţărmuri)*, Aurel Cosmoiu *(Eminescu, mereu Eminescu)*, Costin Mita *(Tudor Arghezi: Lina)*, George Sbârcea *(Quartetul)*, Constantin Micu *(Finalitatea ideală a existenţei umane)*; *versuri* de Aurel Cosmoiu, Victor Buescu (traducere), D. Karnabatt, M. I. Cosma, Aurel Tita, Ştef. Zlătaru, Nic. Bucur-Mânătorul, I. Vintilă; iar *cronica* de Pericle Martinescu.

● Despre GAZETA TRANSILVANIEI am mai vorbit în recenziile noastre anterioare, în termeni lăudabili, deoarece această foaie, veche de 105 ani, se prezintă ca un vrednic stindard al românismului păstrător al bunurilor strămoşeşti. E bine scrisă de o echipă de încercaţi luptători. O recomandăm, ca un act de patriotism, să o citească şi să se aboneze intelectualii noştri (Braşov, Bd. Regele Ferdinand, 12).

● Despre VIAŢA SĂCELEANĂ am mai scris, în cronicele noastre anterioare, încă de când a început să apară, felicitând pe conducătorii acestei bune reviste care fac un lucru bun, dacă nu pentru alţii, cel puţin pentru ei, colaboratorii grupaţi într'un sat, în Baciu-Săcele din judeţul Braşov. Avem, de astădată, în n-rile 3—4, articole frumoase precum e *Omul nou* de dr. Mircea Suciu-Sibianu; apoi *Săcelele şi legăturile lor cu satele învecinate* de pr. Ioan Ludu; *Muzica în armată* de locot. r. V. Munteanu; reamintire despre *Memorand* de pr. N. Bârsan; iar d. Mardare I. Mateescu scrie despre *rolul cooperaţiei în industrializarea producţiei ţărăneşti a Săcelelor*.

● FAMILIA, revistă lunară de cultură, director M. G. Samarineanu (Bucureşti vremelnic, statornic la Oradea); ultimul număr apărut conţine articole: în frunte e cuvântarea rostită de d. Mihai Antonescu, vicepreşedintele consiliului de miniştri: *Onoare şi dreptate*; apoi *Batalionul de marş*, de V. Copilu-Cheatră; *Apă vie* (în 3 acte) de Victor Ion Popa; *Vârsta periculoasă*, de M. G. Samarineanu; *Paştele în opera lui Eminescu*, de Iosif E. Naghiu; *Insemnări teatrale*, (recenzii) de Marieta Popescu; *Cărţi de specialitate*, despre *Vechile monete moldoveneşti*, de Corneliu C. Secăşeanu (critică), de Ilie Ţabrea; *Note diverse*; *versuri* de Claudia Milian, Al. T. Stamatiad, Ion Ojog, G. Todoran, D. Miga, George A. Petre, Viorica Siefert, V. Al. George, I. U. Soricu.

● FURNICA e organul de cultură şi propagandă cooperativă care interesează pe specialişti; nr. 5 are articole despre *profesorul Cesar Partheniu*; *controlul în cooperatistică*; *cooperatizarea producţiei şi a consumului agricol*; apoi cronică informativă şi bibliografie.

● GAZETA CĂRŢILOR e admirabila revistă a d-lui prof. D. Munteanu-Râmnic, care birue greutăţile vremurilor de acum şi totuş apare în excelente condiţiuni, din toate punctele de vedere, cu un material variat şi instructiv pentru toate gusturile şi pretenţiile oricărui cărturar, dar şi ale oricărui cititor, editor şi librar.

*) Se recenzează numai publicaţiile primite la redacţia revistei noastre.

Felicităm pe d. Munteanu-Râmnic pentru strădaniile ce depune, strădanii care duc la frumoase rezultate pozitive. Ultimele numere apărute (nr. 9—12 şi 13—14) conţin studii, recenzii, esseuri, bibliografii, versuri, traduceri şi însemnări interesante de d-nii Munteanu-Râmnic, N. Albu, T. Palade, P. Preca, Aurel George Stino, Al. Ciobanu, dr. N. Dimancea, Scarlat Preajbă, Toma Alexandrescu, versuri de diverşi poeţi. Este o fidelă oglindire a tot ce poate ţine la curent pe tarâm publicistic şi nimic nu scapă d-lui Râmnic din bibliografia veche şi nouă pentru iubitorii cărţii româneşti.

● Inregistrăm următoarele reviste germane primite: *Die deutsche Feldpost* (Berlin), *Vase de linie germane în canalul Mânecii* (ilustraţiuni şi text în l. română), *Adler* (Berlin, édition française); *Armele din întreaga Europă pecetluiesc nimicirea lui Stalin* (text în româneşte, cu ilustraţiuni, iar textul în limbile germană, italiană, română, franceză, finlandeză, bulgară, slovacă, japoneză); *Signal* (în l. română), *Der deutsche Kamerad: Europa nouă* (ediţie în româneşte).

● MLĂDIŢE e o mică revistă a elevilor constituiţi în societatea de lectură denumită „Timotei Cipariu" dela liceul de băeţi Sf. Vasile din Blaj; apare trimestrial, sub grijea d-lui profesor Gh. I. Biriş; e în al 5-lea an dela înfiinţare (mulţi ani înainte!). Sunt, aci, frumoase încercări, în proză, versuri, recenzii, apoi însemnări, toate scrise de unii elevi din cursul superior (e bine că se scrie numai de elevii claselor superioare) după lecturi şi sugestii câştigate în ore muncite. Felicitările noastre.

● NATURA, anul XXXI, nr. 6, conţine articole instructive astfel: *Educaţia ştiinţifică*, de prof. I. Simionescu; *Naturalistul Aristide Caradja*, de C. Motaş; *Radiul şi radioactivitatea*, de G. Atanasiu; *Călătorul român I. Codru-Drăguşeanu*, de Mircea D. Ilie; *Principiul conservării energiei*, de N. Bărbulescu; *Pamfil Polonic*, de Victoria G. Juga; *Note despre G. Vâlsan*, scrise de el însuşi; bibliografii, etc.

● PĂMÂNTUL e un bun înfăţişetor bilunar social-literar, informativ, scris cu grije sub pana d-lui Eugen Cialîc din Călăraşii-Ialomiţii, care place şi atrage pe cititorii deprinşi cu cărturăria de bun gust. Pagina 1 desvoltă problema la ordinea zilei; paginile 2 şi 3 sunt pline de nuvela şi poezia timpului; iar pagina IV conţine o bogată şi variată cronică ţinută la curent cu tot ce apare în publicistică.

● ROMÂNIA AERIANĂ se ocupă cu problemele aeriene, de aviaţie, aerochimie şi radiofonie; apare lunar, de 16 ani; nr. 5 conţine articole interesante din care citâm: *aspecte ale războiului actual;* despre *bombardiere gigantice*, de ing. Al. C. Vissarion; note asupra *aeronauticei americane*, de Laelius I. Popescu; despre *aerogire*, de R. Giacomelli; despre *sbomul fără motor*, de E. Cernescu; însemnări despre *250 misiuni în 140 zile*, interesante date de I. D. Olteanu; *intoxicaţie cu oxid de carbon*, de med. g-l dr. I. Bălănescu; despre *activitatea aviatoarei Smaranda Brăescu* şi a d-rei *Irina Burnaia;* urmează diverse informaţiuni aeronautice din ţară şi străinătate.

● REVISTA AERONAUTICEI este organul oficial al subsecretariatului de stat al aerului; apare lunar de 16 ani; nr. 5 conţine articole interesante de specialitate, din care citâm: *reflexii despre arta, ştiinţa şi doctrina militară*, de căp. av. V. Bălăianu; *instrucţia tragerii aeriene*, de căp. av. C. Stamatin; *elicea cu pas variabil*, de căp. ing. V. Crăescu; *vibraţiuni, eforturi dinamice şi sisteme instabile în construcţia avioanelor* de c-dor ing. Linteş; *Guidonia, cetatea aerului*, de maior ing. D. Maiorescu; apoi urmează părţi informative asupra războiului actual în legătură cu aeronautica.

● Revista CONVORBIRI LITERARE a intrat în al 75-lea an dela apariţie. Acum se găseşte, această veche revistă, în mâinile viguroase ale d-lui I. E. Torouţiu şi a membrilor redacţionali d-nii Alex. Ionescu, Teodor Al. Munteanu şi Ştef. Cuciureanu. De curând ni s'au dăruit, ca ofrandă pe altarul culturii româneşti, şase numere (din Ianuarie până în Iunie 1942 incl.) cu un material ales şi riguros selecţionat semnat de nume consacrate literelor, printre care citâm pe d-nii I. Petrovici, I. Al. Brătescu-Voineşti, C. Rădulescu-Motru, I. Agârbiceanu, Al. Lascarov-Moldovanu, G. Tutoveanu, S. Mehedinţi, Mihail Dragomirescu, I. Rădulescu-Pogoneanu, Al. Tzigara-Samurcaş, Elena Rădulescu-Pogoneanu, A. C. Cuza, I. E. Torouţiu, Teodor Al. Munteanu, N. Dunăreanu, Alex. Ionescu Ştef. Cuciureanu, D. Iov, Augustin Z. N. Pop, Ion Muche, ş. a. Ca un pios omagiu revista publică (în n-rele 1—2/1942) ultimele poezii lăsate, în manuscrise, ale acelui poet-erou care a fost şi va rămâne: locotenentul *George Vaida*, mort în 18 August 1941, pentru România care va fi, deapururea, cea mare. E un gest mişcător, din partea revistei, pe drept cuvenit.

● REVISTA JANDARMERIEI apare de 22 ani, conţine articole şi de specialitate şi de cultură generală. Numărul proaspăt apărut e un număr festiv de intrare în al 22-lea an al existenţei revistei, care coincide cu împlinirea unui an dela acţiunea războiului împotriva bolşevicilor. Sunt pagini cu faptele eroice săvârşite de jandarmi în actualul război; este activitatea acestui corp de ordine şi poliţie în ţară pe anul precedent; mai sunt şi note informative, culturale şi bibliografii cari pot fi urmărite de orice cititor.

● REVISTA ŞTIINŢELOR VETERINARE apare de 23 ani: ultimul număr conţine articole despre *foloasele frigului în conservarea alimentelor de natură animală*, de dr. G. Ionescu-Brăila: *constituirea institutului român al frigului;* conferinţă despre *zootechnie în cadrul agriculturii*, de dr. Justin Braghină; *întâmplări neplăcute înainte şi după fătare*, de dr. Walter Schunn.

● SBUCIUM ŞI AVÂNT se intitulează volumul de poezii al d-lui *Ştefan Şoimescu*, apărut, de curând, prin surprindere, căci nu ştiam că d. Şoimescu este poet. Cunoaştem activitatea cu scrieri pedagogice-filosofice. Din cuprinsul scrisorii d-sale către editorul volumului reiese că pasiunea poeziei îl preocupă de mult, din tinereţe. E bine că d-sa a făcut acest pas: adică a publicat primul volum, căci, pe cât înţelegem, d. Şoimescu posedă o întreagă colecţiune de inspiraţii poetice, vechi şi noui, care îl va determina să dea la iveală şi alte volume de poezii. Le aşteptăm. Până atunci putem mărturisi că D-sa, acum, a călcat cu dreptul: *Sbucium şi avânt* e o carte de frumoase realizări. Pentru moment ne mărginim să o semnalăm; vom reveni, în vitoor, despre această operă de maturitate.

● TRIBUNA AVÂNTENILOR, organ al asociaţiunii de educaţie şi cultură naţională şi socială „Avântul", apare de 7 ani, sub conducerea unui comitet compus din d-nii general dr. V. Panaitescu (preşedinte), N. K. Constantinescu, I. Gr. Oprişan şi Ovid Al. Vlădescu (membri). Sunt comunicări şi studii ale acestei vechi asociaţiuni brăilene, cu atât de nobile şi înălţătoare scopuri, ce sunt permanent păstrate de pe când membrii ei erau pe bărcile liceului din Brăila, ceeace este extrem de lăudabil această camaraderească şi constantă confraternitate în vremea de acum. Admirăm perseverenţa d-lui dr. g-l Panaitescu, atât pentru activitatea propagandistă cât şi pentru păstrarea colegialităţii între membrii asociaţiunii „Avântul". Avem, în numărul ultim, o povăţuire a d-lui dr. Panaitescu în *Apa de băut la ţară* care interesează pe toată lumea; apoi despre *poetul Panait Cerna;* vine ceva despre *spiritualizarea satelor;* o bogată *cronică* în care se vorbeşte şi despre *Liga Navală Română* şi despre interesanta problemă a Mării Negre şi a gurilor Dunării de către d. prof. N. Daşcovici.

● VIAŢA BASARABIEI a d-lui Pan Halipa, ajutat de d-nii Sergiu Matei Nica şi Octav Sargeţiu, se prezintă foarte bine, în special ultimul număr (5-6 ,anul XI). Căci conţine o mulţime de articole-studii foarte interesante din cari enumărăm: despre *Nicolae Ştefan Casso*, cavalerul *Constantin Stamati*, poetul *D. Petrinok*, *Nina Arbore*, *din negura trecutului*, *pătrunderea elementului etnic românesc în Rusia*, *actele în legătură cu Odesa şi oficialitatea basarabeană între 1823—1833*. E un număr bogat de descifrare a trecutului istoric basarabean, care corespunde cu titlul şi menirea revistei. Restul materialului e în strânsă legătură cu actualitatea, care e tot atât de interesant.

● VREMEA d-lui Vladimir Donescu apare de 14 ani în excelente condiţiuni redacţionale şi tehnice, care o fac să fie citită cu plă-

cere de intelectuali. Conţine un selecţionat material literar, variat, care pune la curent cu întreaga mişcare politică, economică, artistică (teatru, cinema, literatură, critică, recenzii, bibliografii, ş. a.); e bine informată asupra stărilor de lucruri cu privire la război; ba are şi o pagină care descreţeşte fruntea cititorilor.

● Ziarul TRIBUNA, apare la Braşov (Str. Regele Carol I, 56—58); director: Gavril Pop; e o gazetă nouă care e bine scrisă: de orientare generală în problemele la ordinea zilei; pag. II e cultural-literară; iar restul paginilor e informativ.

SCARLAT PREAJBĂ

„Valoarea artei în Renaştere" de Prof. Alex. Marcu, Scrisul Românesc, 1942.

Dintre toate epocile trecutului, aceia care stârneşte astăzi o vie curiozitate din partea cercetătorilor este desigur epoca cunoscută sub denumirea de Renaştere. In Italia, fenomenul rinascimental a luat o desvoltare atât de mare încât însuşi Giovanni Papini a găsit ca foarte utilă întemeierea unui „Centru naţional de studii asupra Renaşterii" la Florenţa.

Două studii vin să confirme afirmaţia noastră.

Primul aparţine d-lui Andrei Oţetea, este intitulat: „Renaştere şi Reformă", şi este tipărit de „Editura Fundaţiilor Regale".

Al doilea — de care ne vom ocupa în această cronică este semnat de d. Prof. *Al. Marcu,* titularul catedrei de limba italiană la Universitatea din Bucureşti, şi cunoscut cercetător al trecutului de cultură şi civilizaţie a marelui popor italian. D. Prof. Al. Marcu, prin studiile şi afinităţile d-sale spirituale, s'a dovedit a fi un mare şi sincer prieten al Italiei, în care calitate a muncit încă din anii de formaţie intelectuală pe care şi i-a petrecut la Roma, la cimentarea legăturilor culturale dintre Italia şi România. Intr'adevăr, prima d-sale lucrare de literatură comparată „Alecsandri şi Italia', a fost concepută în anii de studii 1925—1926, pe când se afla încă la Universitatea din Roma. Au urmat apoi atâtea scrieri variate şi bogat documentate, traduceri şi studii originale bazate pe o interpretare personală, care au sporit tot mai mult prestigiul scriitorului şi al ţării noastre peste hotare. In deosebi, traducerea „Divinei Comedii" în limba română a produs un răsunător ecou în cercurile intelectualităţii italiene, ecou care s'a răsfrânt în elogioase articole de presă.

Aşa bunăoară ultimul număr din *„Meridiano di Roma"*, cunoscutul hebdomadar roman, închină un lung articol traducerii româneşti a „Divinei Comedii".

„Alexandru Marcu — scrie autorul— a dăruit literaturii române acest rod bogat al puterii sale creatoare". Nu vom insista mai mult. Vom aminti numai că pentru bogata d-sale activitate pe tărâmul strângerii legăturilor culturale dintre România şi Italia, cât şi pentru răspândirea culturii în afara graniţelor Italiei, i s'a conferit marele premiu de literatură „San Remo" pe anul 1939.

„Valoarea artei în Renaştere", ultimul d-sale studiu, apărut recent la „Scrisul Românesc" este închinat:

„Lui Giovani Papini, academician al Italiei şi preşedinte al „Centrului Naţional de Studii asupra Renaşterii", cu prilejul aniversării celor 60 de ani ai săi".

Vastitatea preocupărilor şi bogăţia materialului se poate deduce din cele XI capitole ale lucrării şi anume:

1. Omul nou al Renaşterii. 2. Dela arta celor mai mari creatori la cele mai neînsemnate obiecte şi realizări. 3. Arta înfrumuseţării femenine. 4. Arta împodobirii unui apartament. 5. Arta grădinilor. 6. Arta înscenării unei festivităţi. 7. Arta îndeletnicirilor. 8. Realitate şi artă în Renaştere. 9. Simţul armoniei. 10. Limitele, meritele, originalitatea şi definiţia curentă a Renaşterii. 11. Raportul dintre valorile plastice şi cele literare. Concluzii. Douăzeci şi patru de ilustraţiuini însoţesc textul acestui valoros studiu asupra renaşterii.

Pornind, deci, dela caracterizarea omului nou al Renaşterii, oprindu-se apoi asupra manifestărilor culturale ale epocii în totalitatea lor, definind şi delimitând în spaţiu acest fenomen de cultură şi civilizaţie europeană ale epocii în totalitatea lor, definind şi delimitând în care este „QUATROCENTO", d. prof. Marcu face în „Valoarea artei în Renaştere" o largă, documentată şi nouă prezentare a Renaşterii, bazată pe revizuirea valorilor şi definirea lor în lumina ultimelor cercetări ştiinţifice.

Metoda de lucru, prezentarea bogatului material, cât şi stilul scrierii, sunt transfigurate de un talent strălucit de prozator, care şi-a găsit expresia fidelă în încântătoarele descrieri de călătorie pe malurile Adriaticei. O calitate în plus care face şi mai pasionantă lectura celor aproape 400 pagini de text, cât numără cartea.

Carte de orientare şi interpretare în care răbdarea de documentare se ia la întrecere cu elanul creator, ea se situează în rândul celor mai importante contribuţii europene la studiul şi cunoaşterea Renaşterii.

„Valoarea artei în Renaştere" face parte din rândul puţinelor cărţi de azi cu care putem atesta străinătăţii valoarea culturii şi geniului românesc.

IOŇ MUCHE

Cărţi de reportaje asupra Marinei Române.

Mai multe cărţi având drept subiect faptele de arme din acest război, ale Diviziilor noastre, de Dunăre şi de Mare, îşi anunţă apariţia.

Iată-le, în ordinea în care s'au anunţat:

— *„Echipaj, la posturile de luptă!"* (valuri de glorie şi fapte de arme) de *Căpitan Comandor Marius Verbiceanu* şi Cristian Teodorescu.

— *„Marinarii pe covertă!"* (Eroism şi umor pe frontul Mării Negre) de *C. Cristobald.*

Deasemenea mai anunţă cărţi asupra Marinei Române, reporterii de război Anastase Iftimie şi Const. Virgil Gheorghiu.

Din această îmbucurătoare întrecere de condeie propaganda Marinei noastre nu va avea decât de câştigat.

O nouă carte germană: „Dunărea şi spaţiul Dunărean"

Editura Kurt Vewinckel are multe merite în domeniul editării lucrărilor şi hărţilor prelucrate din punct de vedere geo-politic. Micile broşuri apărute acum: „Soarta spaţiului Germaniei" de dr. Hans Pflug, „Dunărea şi spaţiul dunărean" de acelaş autor, precum şi „Ceva geo-politică la situaţia mondială" de Walther Jantzen — prezintă în formă uşoară înţelegerea politicei mondiale pe baza forţelor geografice, istorice şi rasiale. Diferitele capitole sunt complectate prin hărţi care arată clar tema respectivă. Un pas mai departe pe acest drum face editura prin publicarea lucrării „Geopolitică în hartă". Deasemenea au apărut două broşuri: „Statele Unite ale Americii" de Walther Jantzen. Acestea sunt în primul rând hărţi — mici atlase cu text, care este sumar, pregnant şi dă o privire clară asupra economiei şi politicei, chiar asupra legăturilor istoriei ţării respective. Broşurile, apărute toate în anul 1941, iau în consideraţie desigur situaţia deosebită creiată de războiu.

INFORMAŢII — NOUTAŢI

Telegrame

La telegramele omagiale trimise cu prilejul adunării generale s'a primit următoarele răspunsuri :

DOMNULUI C'AMIRAL NICOLAE PĂIŞ
Preşedintele Ligii Navale Române
L o c o

Majestatea Sa Regele mă însărcinează a vă transmite Inalte Mulţumiri pentru sentimentele de devotament exprimate de Dvs., în numele Membrilor Ligii Navale Române, cu prilejul adunării generale din ziua de 21 Iunie a. c.

Primiţi, vă rog, Domnule Preşedinte, asigurarea deosebitei mele consideraţiuni.

Mareşalul Curţii Regale
(ss) *T. Rosetti Ion*

DOMNULUI C'AMIRAL ADJUTANT N. PĂIŞ
Preşedintele Ligii Navale Române
L o c o

Majestatea Sa Regina Mamă mă însărcinează a vă transmite, Domniei-Voastre şi Membrilor Ligii Navale Române, viile Sale Mulţumiri, pentru sentimentele de dragoste şi devotament exprimate cu ocazia adunării generale anuale.

(ss) *Nelly E. Catargi*
Doamnă de Onoare

D-LUI AMIRAL - ADJUTANT NICOLAE PĂIŞ
Preşedintele Ligii Navale Române
Str. Spiru Haret 6
Bucureşti

Mulţumesc călduros membrilor Ligii Navale Române, pentru simţimintele exprimate cu ocazia adunării generale.

MAREŞAL ANTONESCU

D-LUI AMIRAL - ADJUTANT NICOLAE PĂIŞ
Preşedintele Ligii Navale Române

Am primit telegrama Dvs., prin care îmi aduceţi la cunoştinţă proclamarea mea ca membru de onoare al Ligii Navale Române.

Vă mulţumesc călduros pentru atentul gând, cum şi pentru bunele sentimente ce exprimaţi în numele membrilor Ligii.

Vă rog să primiţi mărturia alesei mele consideraţiuni.

Vice-Preşedintele Consiliului de Miniştri
(ss) *M. Antonescu*

DOMNULUI CONTR'AMIRAL I. GEORGESCU
Vice-Preşedintele L. N. R.

Vă mulţumesc călduros atât Dvs personal cât şi membrilor Ligii Navale Române pentru sentimentele alese ce mi le arătaţi şi pentru urările trimise cu prilejul adunării generale şi vă asigur că sprijinindu-mă pe concursul preţios al membrilor L. N. R., vom desvolta şi ridica Marina la înălţimea nevoilor ţării.

Ministru Subsecretar de Stat pentru Marină
C'Amiral Adj (ss) *N. Păiş*

DOMNULUI AMIRAL GEORGESCU
Liga Navală Română
Str. Spiru Haret 6
Loco

Foarte mişcat de atenţiunea Domniei - Voastre, vă mulţumesc călduros şi urez Ligii Navale realizarea tuturor planurilor de viitor.

Vice Amiral *Bălănescu*

DOMNULE PREŞEDINTE ŞI FRATE,

Vă mulţumesc Dvs., Domnule Preşedinte, Amiral Păiş şi Georgescu, pentru bunele gânduri ce-mi adresaţi din partea Ligii Navale, cu ocaziunea Adunării sale generale.

Urmăresc cu atenţiune şi interesul marinarului cunoscător faptele de măreţie eroică săvârşite de Marina noastră de război.

Marinarii noştri, de totdeauna, au focul sacru al datoriei, cu orice jertfe ale vieţii pentru Ţară-Neam şi Tron.

1877 — 1916 — 1941-42.

Cu dragoste vă dau salutul frăţesc al Marinarului,
Acelaş Amiral *Eustatziu*

Cuvânt către marinari

Cu ocazia împlinirii unui an de luptă şi de biruinţă împotriva Bolşevismului, ca Subsecretar de Stat al Marinei, mă adresez azi marinarilor de război şi comerciali. tuturor echipajelor marinei, precum şi celor ce cunosc şi iubesc marea.

Astăzi, ţara românească, sub conducerea Domnului Mareşal Antonescu Ion — Conducătorul Statului Român — întreprindem sub înalta sa comandă şi cu nepreţuitul concurs al şefilor, ostaşilor şi marinarilor germani, purtători ai unei vechi şi înalte tradiţii militare. cruciada împotriva bolşevismului, pentru întregirea graniţelor ţării şi apărarea creştinătăţii.

Astăzi soarta neamului românesc se hotărăşte pe fronturile de luptă.

Deaceea rog pe Atotputernicul să hărăzească glorie biruitoare Regelui nostru Mihai I ;

Tărie şi biruinţă Conducătorului Oştirii şi al Statului:

Iar vouă, viteji marinari, vă urez isbândă deplină si vă îndemn să sburaţi înainte, mereu înainte, până la victoria finală.

Ministru Subsecretar de Stat pentru Marină
Contr'Amiral Adj. N. PĂIŞ

Avansări în marină

Au fost avansaţi pe ziua de 10 Mai :

Comandori de rezervă la gradul de Contr'amiral rezervă : *Fundăţeanu Preda.*

Locotenent Comandor de rezervă la gradul de Căpitan Comandor de rezervă : *Verbiceanu Marius.*

Căpitani de rezervă la gradul de locot. Comandor de rezervă : *Rădulescu Gr. Dumitru, Ulic B. Babel, Dumitrescu St. Ştefan, Mihăilescu Florea.*

Aspiranţi de rezervă la gradul de Locotenent de rezervă: *Lupaşcu Alexandru, Sion A., Grigore, Arsenovici Zoltan.*

Au fost avansaţi pe ziua de 18 Iulie:

Căpitani comandori la gradul de comandor: Diaconescu I. Paul, Deleanu T. Eugeniu, Pellimon R. Aurel.

Căpitani la gradul de locotenent comandor: Gealep N. Virgil, Niculescu L. Dumitru.

Fuehrerul a acordat înalte distincţiuni de răsboi marinarilor români.

Marina Regală Română, alături de flota de comerţ şi celelalte glorioase arme româneşti, îşi are partea ei de contribuţie în pecetluirea rezultatului final al actualului răsboi. Brava noastră marină, fără să aibă la îndemână aceleasi mijloace, a înfruntat un inamic superior din toate punctele de vedere.

Toate aceste fapte de vitejie, au atras admiraţia aliaţilor noştri germani şi au dus la răsplătirea marinarilor români de către Fuehrerul Adolf Hitler, care a acordat comandantului şi unui mare număr de ofiţeri şi subofiţeri din Marina Regală înalte distincţiuni de război.

Decorarea marinarilor noştri a prilejuit o însufleţită manifestaţie ostăşească, care s'a desfăşurat într'unul din porturile noastre în prezenţa unor ofiţeri superiori din marina de război germană şi română.

Pe cheu, în faţa unor unităţi din flota noastră de răsboi se aflau d-nii C'amiral Georgescu Ioan, Comandantul Marinei Regale Române; C'amiral Wurmbach, din Comandamentul misiunii marinei de război germane din Marea Neagră; Comandorii: Zlatian, Bărdescu, Măcelariu, etc.

Onorurile au fost date de un detaşament de marinari germani cu muzică şi după primirea raportului, înainte de a începe distribuirea decoraţiunilor germane de război, acordate marinarilor noştri, a luat cuvântul d. C'amiral *Wurmbach*. Plenipotenţiarul Fuehrerului Germaniei la această solemnitate, d. C'amiral Wurmbach, a spus următoarele:

„Un simţământ de mândrie nebănuită cuprinde pe fiecare ostaş, din toate aramtele din lume, când îşi vede răsplătite — în timp de război şi pentru fapte de arme — îndeplinirea datoriei, munca desinteresată şi zelul în serviciul printr'o modestă distincţiune, care-l ridică din rândurile celorlalţi şi-l dă pildă camarazilor.

Deaceia, este o deosebită bucurie pentru mine de a înmâna, în numele Fuehrerului, Comandant suprem al armatei germane, unei întregi serii de ofiţeri şi subofiţeri merituoşi din Marina Regală, binemeritate decoraţiuni de război, în semn de recunoştinţă pentru contribuţia lor la cauza comună: înfrângerea şi distrugerea completă a bolşevismului.

Fie ca aceste distincţiuni, atât pentru cei decoraţi cât si pentru toţi cei de faţă, să constitue un îndemn pentru îndeplinirea nenumăratelor misiuni viitoare, cari vor trebui duse la bun sfârşit în spaţiul maritim al Mării Negre.

Imi dau perfect seama de greutatea şi importanţa misiunilor Marinei Regale şi marinarilor români, cunoscând dârzenia inamicului, pe care am constatat-o si personal la Sevastopol. Sunt convins că, însufleţite de credinţa nesdruncinată în victoria finală, forţele navale aliate, germane şi române, din Marea Neagră, vor concepe operaţiuni, vor lupta şi vor învinge în cea mai strânsă frăţietate de arme, dând dovadă de acelaş spirit de sacrificiu şi dârzenie legendară".

Adresându-se d-lui C'amiral Georgescu, d. C'amiral Wurmbach a continuat: „sunt îndeosebi de fericit că şi dvs., domnule Amiral, care purtaţi o bună parte din răspundere în ceiace priveşte viitorul Marinei Regale, sunteţi de faţă, Domniei Voastre vă revine misiunea istorică de a dovedi forurilor conducătoare şi marelui public, cu ajutorul exemplelor din actualul război, nevoia unei marine de război puternice, înzestrată pentru luptă cu personalul şi materialul de care au nevoie condiţiunile geografice ale ţării dvs., rostul politic şi istoric al României.

Marina Regală a făcut dovada împlinirii unor importante misiuni de transporturi pe mare, executate cu acceptarea oricăror riscuri, în colaborare neobosită cu forţele misiunii marinei germane de război din Marea Neagră. Faptele Marinei Regale au fost recunoscute şi cinstite în faţa lumii întregi prin comunicatul din 2 Iulie 1942 al Comandamentului suprem al armatelor germane.

Ca semn al acestei cinstiri, daţi-mi voe, domnule Amiral, să vă înmânez, în numele Fuehrerului Marei Germanii, „Crucea de fier" cl. I-a şi să vă exprim totodată călduroase felicitări din partea marinei germane.

Distincţiunea, pe care aţi primit-o este o decoraţiune de război istorică prusiană-germană, a cărei dobândire a fost — în decursul a şase războaie grele — cea mai înaltă dorinţă a fiecărui viteaz ostaş german.

La această felicitare unesc urările ce le adresez tuturor lupătorilor marinari români, cărora Fuehrerul le-a acordat, ca deplină recunoaştere a meritelor lor războinice, ordinul „Vulturul German".

A adresat apoi felicitări d-lor Comandori Paul Zlatian şi Horia Măcelaru, cari au fost distinşi şi cu „Crucea de fier" cl. II-a pentru a se cinsti trupele şi echipagiile de sub comanda lor, cari au fost întotdeauna la datorie.

D. C'amiral Wurmbach a terminat apoi:

Camarazi,

Lupta continuă!

Jurământul nostru de azi să fie: Indeplinirea datoriei până la capăt, pentruca victoria să fie a noastră".

Marinarii români distinşi de Fuehrerul Germaniei

D. C'amiral Wurmbach a prins apoi distincţiunile acordate de Comandantul suprem al armatelor germane şi Cancelar al Reichului, Adolf Hitler, d-lui Contr'amiral Ioan Georgescu, „Crucea de fier" cl. I-a; d-lor Comandori: Paul Zlatian şi Măcelaru Horia, „Crucea de fier" cl. II-a. Apoi „Vulturul Germaniei" d-lor: General Ing. Năsturaş Vasile; Comandorii: Zlatian Paul, Stoianovici Al., Măcelariu Horia, Pelimon Aurel, Cristescu Nicolae-Pic; Căpitani c-dori: Dumbravă Al., Voinescu Victor, Lăzărescu Nicolae; Lt.-c-dori: Săvulescu Eugeniu, Popescu Florian, Martac Al., Mărgineanu Ovidiu, Lungu Corneliu, Bercea Al., Popescu Petre-Deveselu, lt. c-dor. Ing. Năstase Constantin, lt.-c-dor. mecanic Botel Ştefan; Căpitani: Popovici Horia, Boroş Const., Dumitrescu Armand, Levischi B., Bădulescu Florian, Agarici Dumitru, Brătulescu Stelian, Hristu Gh., Genădescu Paul, Costăchescu Const., Eftimie Ştefan, Ştefănescu Gh., Petriman Ioan, Ignat Ştefan, Panaitescu Vasile, Tudor Nicolae, Zaharia Ion, Ciolac Grigore, Vasilache Adrian, Holban Ştefan, căpit. ing. Marinescu Vasile şi Halust Grigore, căpit. mecanic Ionescu Mihail şi Muşat Petre; Locotenenţi: Argeşeanu Şerban, Străjescu Paul, Botez Călin, Etter Ervin, Tudorică Andrei, Ciurcu Nicolae, Popovici Zaharia; Aspiranţi: Rusu Gh., Farca Horia, Secară Constantin, Bucur Virgil, Chiriac Simion; Sublt. ing.: ing.: Jipa An., Gugarca Mircea, Zelinschi Robert.

Medalia „Vulturul German" : maistru princip. Preda Gh., maistru cl. II Bălan Vasile ; submaiștri I : Butoi Pavel și Nicolae Mișu ; serg. major : Damașcan B. și Georgescu Traian și serg. Bica Ion.

Răspunsul d-lui C'amiral Georgescu

Adresându-se marinarilor români distinși de Fuehrerul Adolf Hitler, d. *C'amiral Georgescu,* a rostit :

„Ați primit azi din mâna d-lui Amiral Wurmbach, valorosul reprezentant al Comandamentului marinei de război germane din Marea Neagră, înaltele distincțiuni ce v'au fost acordate de Fuehrerul Cancelar al Reichului și Comandant suprem al armatelor germane.

Este o mare onoare ce vi-s'a făcut și o răsplată pentru strălucitele dvs. fapte de arme. In calitatea mea de Comandant al Marinei Regale, vă mulțumesc pentru felul cum v'ați îndeplinit misiunile ce v'au fost încredințate în cadrul operațiunilor pentru distrugerea dușmanului nostru comun : bolșevismul.

Războiul vă va cere multe eforturi și sacrificii. Deaceia trebue să ne pregătim cu dârzenia caracteristică marinarului român, pentru a fi la înălțimea faptelor de glorie ale acelora dintre noi cari au căzut pentru apărarea patriei și întinsului apelor românești.

Trăiască Majestatea Sa Regele Mihai I !

Trăiască Fuehrerul Germaniei Adolf Hitler !

Trăiască Mareșalul Antonescu !

Ultimele cuvinte ale Comandantului Marinei Regale Române, au fost acoperite de nesfârșite urale, în timp ce muzica detașamentului de marinari germani, a intonat imnurile naționale român și german.

Defilarea

Pe cheu s'a desfășurat apoi defilarea ostașilor marinari germani, cari au făcut parte din detașamentul de onoare la această măreață solemnitate ostășească.

Apoi la sediul „Casei marinarilor germani", Comandamentul misiunii marinei de răsboi germane, a oferit marinarilor români distinși cu „Crucea de fier" și „Vulturul German" o masă camaraderească.

S'a închinat — la șampanie — pentru : Majestatea Sa Regele Mihai I, Fuehrerul Marei Germanii, Conducătorul Statului Român Mareșalul Ion Antonescu, pentru frăția de arme româno-germană și pentru victoria comună.

ION LUMEZIANU
(„Curentul")

Decorarea unui marinar-erou cu Mihai-Viteazul „post mortem".

Printre eroii care au căzut luptând vitejește pentru Cruce și care au primit „post-mortem" Mihai Viteazul este și un fost tânăr marinar. Iată faptele de arme ale eroului.

Aspirantul *Cornățeanu Aurel,* pentru spiritul de sacrificiu, curajul și desăvârșita capacitate dovedită în calitate de ofițer la bordul vedetelor și priceperea cu care a condus vedeta Viforul, executând peste 22 misiuni în apele noastre și cele inamice dintre care : 6 în apele Odessei și Tendra (Crimeia), scufundarea unui submarin sovietic în regiunea Mangaliei, atacarea cu mitraliera și isgonirea a două hidroavioane sovietice de recunoaștere în regiunea Sf. Gheorghe, executarea unui baraj de mine ușoare în apele inamice, escorta și siguranța a diferitelor nave, etc.

In ultimul timp, a luat parte la escortarea navelor Ungvar și Tisza, pierind în valuri împreună cu vedeta sa, în urma lovirei unei mine.

D. ministru subsecretar de stat al marinei la Odessa.

D. ministru subsecretar de stat al marinei c'amiral *N. Păiș,* a vizitat în zilele de 18, 19 și 20 Iunie unitățile marinei, coasta Transnistriei și portul Odesa.

Marinarii români, demni urmași ai celor ce și-au jertfit viața și au însângerat valurile mării, creind morminte anonime pe fund liniștit de mare, au fost găsiți de d. ministru la posturile lor, gata pregătiți, cu aceiași modestie și tăcută hotărîre, a-și face datoria ca și înaintașii lor.

Ca reprezentant al guvernului și ca ministru al marinei, d. c'amiral N. Păiș aduce azi pe aceste țărmuri de mare, zorii plini de nădejde pentru ceia ce va însemna în viitorul apropiat desvoltarea sub o singură grijă și sub aceleași auspicii, marinei noastre de război și de comerț.

Insoțit de reprezentanții autorităților locale d. primar Pântea, prefect al județului, colonel Velcescu, d. dr. Solcănescu, medic primar al orașului, d. ministru a vizitat o serie de industrii, repuse în stare de funcționare din ruinele lăsate de bolșevici.

Pretutindeni, surprins de realizările întâlnite, a felicitat și a îndrumat pe conducătorii acestor realizări, să continuie cu aceiaș râvnă pe calea acestui progres.

La facultatea de medicină, domnul ministru s'a întreținut cu corpul profesoral. Decanul facultății și-a exprimat mulțumirea față de organizarea și interesul depus de primăria și serviciul sanitar al Odesei, pentru îndrumarea și susținerea acestei facultăți. D. ministru a vizitat apoi clinica facultăți unde i s'a arătat metoda învățământului sprijinită pe un larg spirit practic.

Pomenirea eroilor marinari.

Din inițiativa societății „Sprijinul marinăresc" din Constanța. Duminică 5 Iulie în biserica „Sf. Nicolae", s'a făcut un parastas pentru pomenirea marinarilor comerciali, căzuți la datorie pe front și pe mare, la care au luat parte membrii familiilor îndurerate și o asistență numeroasă de marinari civili și militari.

Prea Sfântul Episcop *Gherontie* al Tomisului, a ținut să slujească personal acest serviciu religios în fața D-lor Prefect al județului, Primar, Comandanții Diviziilor de Mare, IX-a, Comandanții Navelor de Răsboi și S. M. R. etc.

După terminarea sfintei slujbe, D-l *N. Mihăilescu,* Președintele Asociației, a rostit următoarea cuvântare :

„Prea Sfințite !

Onorată Asistență,

Astăzi în acest Sfânt locaș ne închinăm cu toți în fața jertfelor aduse pe altarul Patriei de Marina Comercială Română, care și în acest război a știut să poarte cu mândrie stindardul României pe Mare. Marinarii noștri și-au dat neprecupețit sângele în lupta pentru Cruce și Neam ; ei vin să se alăture miilor de soldați căzuți pe pământurile Basarabiei, în Ucraina și Crimea în fața cărora Țara întreagă ce închină cu smerenie. Noi cei rămași ne simțim mici iar gestul lor ne va servi drept pildă de virtute ostășească și marinărească.

Comandant de vas, ofițeri de punte și mașini, piloți, timonieri și mateloți, recrutați din Marina Regală, toți și-au făcut datoria deopotrivă și au știut să moară pentru ea. Nici furtunile, nici minele sau torpilele bolșevice nu au putut opri înfăptuirea devizei de totdeauna a marinarilor : PATRIA și MAREA.

Noi cei din serviciul Marinei Comerciale luăm parte cu aceeaș durere la doliul familiilor celor căzuți pe care le rugăm să creadă, că dacă ele, au pierdut un soț, un tată sau o rudă, noi pierdem cu ei un frate și un prieten. Ei simbolizează munca și jertfa, oră de oră și zi de zi a marinei comerciale, ca auxiliara Marinei Regale Române, aducând prin sacrificiul acestor Eroi cele mai frumoase roade ce au sprijinit Marina de Război în îndeplinirea grelei ei misiuni : *îndepărtarea pericolului bolșevic din Marea Neagră,* în cooperare cu Marina aliaților noștri.

Pentru noi cei care i-am cunoscut, pomenirea lor este un mo-

ment de reculegere şi caldă aducere aminte, iar prin spiritul de abnegaţie ei fac parte din acei prea puţini, care trăiesc şi după moarte, intrând în patrimoniul veciniciei Neamului nostru.

Ne închinăm cu evlavie în faţa vieţelor lor tinere, jertfite idealului naţional iar această renunţare de bună voie, personifica icoana iubirei de Patrie.

Acum, ei dorm în mijlocul mărei pe care au iubit-o şi pe care au dorit-o să fie Românească.

Amintirea lor ne îndurerează, dar în acelaş timp ne dă puteri noi de a continua lupta începută de ei, lupta pentru o Românie mai mare şi mai bună care îşi zideşte azi temeliile pe eroismul lor. Marina României de mâine păşeşte cu încredere în viitor, iar acest drept este câştigat prin jertfa sublima a fiilor ei.

In aceste clipe, gândul nostru se îndreaptă spre cel Atotputernic pe care-l imploram să primească la sânul său, sufletele celor pieriţi pe Mare în acest război, pentru Neam, Cruce, Rege şi Conducător.

Marinari-Eroi din Marina Comercială, odihniţi în pace!

Peste voi se aşterne acum valurile mărei care v'au legănat altădată visurile. Ele vor acoperi trupul dar nu şi amintirea voastră care va rămâne veşnică printre noi".

Asistenţa în frunte cu Prea Sfântul Episcop a mers la mare cântând imnuri de laude şi urmat de întreaga asistenţă, unde în faţa Casinoului Comunal, s'a procedat la apelul nominal al celor 24 Eroi-marinari, ai S. M. R.-ului şi Căpitănie.

Procesiunea a luat sfârşit prin svârlirea la mare a coroanelor-ancore şi florilor precum şi prin „Veşnica lor pomenire" cântată în cor de întregul sobor Preoţesc.

Conferinţe

Joi 30 Aprilie, sub auspiciile Ligii Navale Române, d-l comandor *Ioan* a ţinut o conferinţă în aula Academiei de înalte studii comerciale şi industriale despre „Politica navală a statelor. Legătura între comerţ, marina de comerţ, marina de război şi politica externă", Conferinţa a fost urmată de proecţiuni.

Până la alcătuirea statelor naţionale şi formarea sim.ţământului naţional nu s'a urmat o politică navală statală.

Din timpurile cele mai vechi oamenii de acelaşi sânge şi aceeaşi limbă s'a unit şi şi-au apărat interesele comerciale şi maritime.

Toţi au căutat prin fel şi chip de mijloace de a înlătura dela folosirea mărei şi legăturilor comerciale pe alţi oameni de alte neamuri.

In veacul de mijloc în Mediterana cetăţile italiene, în marea Mediterană şi marea Baltică cetăţile maritime olandeze şi germane întrunite în asociaţia numită Hansa caută să dobândească monopolul comerţului cu statele înconjurătoare.

După descoperiri spaniolii şi portughezii îşi împart stăpânirea tuturor mărilor şi monopolul negoţului în ţările noui descoperite.

Contra acestui monopol încep să lupte marinele olandeze, engleze şi franceze.

Olanda pune stăpânire pe coloniile portugheze şi-şi deşvoltă flota de comerţ încât stăpâneşte tot comerţul pe apă şi navigaţia.

Englezii încep să vadă însemnătatea comerţului maritim şi sub Cromwel se votează la 1651 actul de navigaţie care da lovitura de moarte comerţului şi navigaţiei olandeze şi da putinţa Angliei după lupte de 150 ani cu Olanda şi Franţa să pună stăpânire pe mare şi negoţul lumei.

In timpul din urmă toate statele au înţeles însemnătatea marinei şi prin ajutoare băneşti şi diferite legiuri căuta să ajute atât comertul exterior cât şi navigaţia lor.

Tot timpul a fost o strânsă legătură între marină şi negoţul pe apă. Marina fără negoţ nu este cu putinţă şi negoţ pe apă fără marină iar nu este cu putinţă.

Marina este un tot şi nu se poate despărţi. Dacă nu există marină de comerţ şi drumuri comerciale pe apă nu mai are nici un rost nici marina de război.

Marina şi politica în afară sunt ca doi fraţi gemeni cari se ajută şi se întregesc în vederea apărării şi propăşirei intereselor economice şi politice ale ţărilor respective.

*

La 7 Mai a. c. D-l Comandor Ioan a vorbit în aula Academiei de Inalte Studii Comerciale şi Industriale despre: *Comerţul şi Marina noastră.*

Navigaţia pe Dunăre şi Marea Neagră este tot atât de veche ca şi negoţul.

Inainte de descălecare republica Bârladului avea o flotă puternică şi stăpânea navigaţia şi comerţul din Marea Neagră şi Dunăre. Sub Alexandru cel Bun şi Ştefan cel Mare navigaţia românească ajunge la mare înflorire.

Abia în veacul al 18-lea Austria şi Rusia dau lovitura de moarte marinei româneşti.

In 1893 ia fiinţă N. F. R. (Navigaţiunea Fluvială Română) pentru a duce sare în Serbia. Astăzi are cel mai mare tonaj de şlepuri pe Dunăre.

In 1895 se întemeiază Serviciul Maritim Român — „S. M. R." — ale cărei pasagere „Lebedele Mării Negre" au fost fala noastră. In ultimul timp se începuse reînoirea pasagerelor şi vapoarelor S. M. R.-ului. Războiul a oprit pentru câtva timp aceasta.

In 1914 a luat fiinţă societatea „România" care a fost lichidată în 1931. Statul nici nu a cumpărat vapoarele societăţei şi nici nu a ajutat-o să iasă din criză. Aşa că astăzi aceste vapoare le-am pierdut.

In 1914 ia fiinţă societatea „S. R. D." pentru navigaţia pe Dunăre. Astăzi are două pasagere, nouă remorchere, şaptezeci şi patru şlepuri şi douăzeci şi patru tancuri şi patru elevatoare.

Altă societate Steaua Română are tancuri petrolifere de mare.

Mărfurile exportate pleacă 8,3½ cu vase româneşti şi 91,7½ cu vase streine, cu toate că vasele noastre de mare ar putea să ducă un sfert din mărfurile exportate.

Noi pierdem din navlu în fiecare an câte cel puţin 5 miliarde lei.

Ca în toate ramurile economice noi nu am avut până acum o politică naţională. Nu am apărat nici negoţul şi nici navigaţia. Comerţul nostru exterior este în mâna străinilor.

Va trebui în primul rând să luptăm pentru a aduce în mâini româneşti comerţul României. Apoi să ne facem marina de comerţ şi de război trebuitoare comerţului extern român şi apărării negoţului nostru pe apă, drumurilor noastre pe Mare şi Dunăre şi prestigiului Ţărei noastre mărită şi întărită în măsura sacrificiilor de sânge şi bunuri ce le-am dăruit neprecupeţit luptei pentru salvarea Europei.

Conferinţa a fost ilustrată cu proecţiuni şi cu un film cu scene din războiul actual pe mare.

Instrucţiuni consulare pentru marinari.

Ministerul de externe lucrează la redactarea unui manual diplomatic şi consular relativ la instrucţiile ce urmează să fie aplicate de consulii români din porturile marine şi fluviale străine.

Acest manual va cuprinde şi un capitol privitor la protecţia la cari au dreptul marinarii români, în porturile străine pe baza reciprocităţii.

In acest scop, ministerul de externe s'a adresat direcţiei marinei comerciale şi ministerului sănătăţii spre a-i da indicaţiile şi materialul necesar acestei lucrări.

Din întâmplare cunoaştem chestia ajutorului pe care l'au primit întotdeauna marinarii străini, în cazul când se îmbolnăveau pe teritoriul nostru.

Autorităţile sanitare româneşti au avut deseori de întâmpinat greutăţi din partea medicilor reprezentanţi ai marilor companii de asigurare a vapoarelor, toţi străini. Aceştia pe bază că reprezentau puternice companii străine, interveneau insistent, căutând să impue tratamente medicale deosebit de costisitoare marinarilor străini bol-

navi în spitalele noastre, tratamente ce costau dela 5 la 10 ori mai mult de ceiace primeau marinarii români în cazuri similare, adică atunci când se aflau ei internaţi în spitalele străine.

Această imixtiune străină, amintitoare a regimului ,,capitulaţiunilor", care n'a fost niciodată în vigoare în ţările române, provoca o stare de spirit dăunătoare bunelor relaţiuni internaţionale.

Desigur, la întocmirea instrucţiunilor consulare, se va ţine seamă ca pe viitor acest amestec să nu mai fie posibil, nici în chestia marinarilor străini bolnavi, în căutarea spitalelor româneşti, a căror faimă bună a trecut demult graniţele.

(Viaţa)

Comitetul Central dela 21 Iunie 1942

D. ministru-amiral-adjutant N. Păiş, preşedintele Ligii, fiind în inspecţie şedinţa a fost prezidată de d. *c. amiral Ion Georgescu,* comandantul Marinei Regale, în calitate de vicepreşedinte al Ligii, secondat de d. *comandor Aurel Negulescu,* secretar general al L. N. R.

D. comandor Negulescu, dă citire tuturor punctelor cuprinse în registrul de procese-verbale al şedinţelor anterioare discutate şi hotărîte de comitetul de direcţie şi comitetul central al Ligii.

D. amiral Georgescu întrebând dacă are cineva de obiectat asupra punctelor enumărate, de mai sus, *d. medic general dr. V. Panaitescu,* roagă a se ţine seama la alcătuirea calendarelor de o veche propunere ca să aibă tipărite pe foi şi datele şi evenimentele istorice marinăreşti, la care Secretarul General răspunde că această propunere va fi întocmai executată.

D. amiral Georgescu prezintă broşura alcătuită de centrala L. N. R., intitulată *Darea de seamă anuală pe 1 Aprilie 1941—31 Martie 1942,* care urmează a fi citită în adunarea generală de astăzi, la ora 11, despre care membrii comitetului central au luat cunoştinţă.

D. comandor Negulescu citeşte situaţia administrativă şi proectul de buget pe 1942—1943, care se cifrează la suma de 3.600.000 lei, la venituri şi cheltueli.

D. amiral Georgescu propune chestiunea cotizaţiilor membrilor, pentru viitor, care urmează a fi sporite.

D. comandor Negulescu justifică această sporire a cotizaţiilor cu începere din anul 1943 şi anume: dela 240 la 300 lei, dela 120 la 150 lei, pentru două categorii de membri majori, şi de la 24 la 50 lei pentru juniori.

D. avocat Asvadurov e de părere ca chestiunea fixării cotizaţiilor să fie lăsată pe seama comitetului central, nu a adunării generale care va fi astăzi, aşa fel ca la timpul oportun comitetul să o rezolve spre sfârşitul acestui an şi să o aplice în 1943.

Membrii aprobă acest punct de vedere.

D. amiral Georgescu arată cu privire la cota filialelor către centrală să fie aplicat acelaş principiu ca şi în anii 1942—43.

Membrii aprobă.

D. amiral Georgescu propune ca în locul regretatului defunct amiral Octav Nedelcu, fost membru în comitet, să fie cooptat d-l Horia Grigorescu, din Constanţa, acum stabilit în Bucureşti.

D. comandor Negulescu arată serviciile aduse Ligii de d. Horia Grigorescu, pe când era primar al oraşului Constanţa: atât filialei L. N. R., cât şi prin donaţiunea unui teren pentru filială.

Membrii aprobă cooptarea d-lui Horia Grigorecsu ca membru în comitetul central al Ligii.

D. amiral Georgescu propune ca actualii membri-cenzori să fie realeşi şi pe 1942 — 43; iar locurile vacante prin mutarea comandorului Măcelaru şi decesul cenzorului Emil Pantazi să fie ocupate de comandor Drăghicescu şi lt. comandor Vlasopol.

Membrii aprobă această propunere.

D. amiral Georgescu omagiază personalitatea d-lui profesor Mihail Antonescu, vicepreşedinte al consiliului de miniştri, propunându-l a fi ales membru de onoare al Ligii Navale.

Membrii aprobă propunerea de faţă prin aclamaţii unanime.

D .lt. comandor Verbiceanu propune ca lucrarea proectată „Marina şi marinarii" să fie dată spre tipărire institutului geografic al armatei.

D. căpitan Ion Mircescu, prezintă câteva publicaţiuni streine pe care le depune pe birou, spre a servi în acţiunea de propagandă a Ligii: cartea *Das Schifbuch,* de Friederich Böer (1941, Berlin) pentru a fi tradusă; un model de calendar italienesc de buzunar şi alt model de calendar german pentru birou, care să servească pentru imprimat pe anul 1943, în care centrala Ligii să treacă şi evenimentele istorice marinăreşti. Acelaş prezintă şi o adresă, din parte-i, şi o schemă de organizare a propagandei pentru viitor.

D. amiral Georgescu face un rezumat al propunerilor d-lui căpitan Mircescu, căruia îi mulţumeşte şi crede potrivit că e bine ca toate aceste propuneri să fie studiate de o subcomisiune din care şi d-sa să facă parte.

D. general Virgil Economu expune că a primit o adresă dela primăria oraşului Tg. Ocna (jud .Bacău), prin care face cunoscut că „Asociaţiunea scriitorilor militari români", al cărei preşedinte este, a primit o donaţiune a unui teren din acea localitate, din partea primăriei, şi propune ca acel teren să intre în proprietatea atât a numitei asociaţiuni, cât şi a Ligii Navale Române, pe care, după intrarea în posesiune, să construiască o casă de odihnă pentru membrii ambelor instituţiuni.

D. amiral Negru dă explicaţiuni că actul de donaţiune al terenului din Tg. Ocna se găseşte, în acest moment, la ministerul afacerilor interne.

D. amiral Georgescu mulţumeşte d-lui general Economu pentru bunele sentimente de care e animat pentru Ligă; apoi arată că ordinea de zi a comitetului a fost complet discutată şi ne mai fiind nimic de propus, încheie şedinţa, mulţumind membrilor, care sunt rugaţi a trece în sala festivă la adunarea generală.

Adunarea Generală

(21 Iunie 1942)

Adunarea a fost prezidată de D-l *c. amiral Ion Georgescu,* comandant al Marinei Regale, în calitate de vicepreşedinte al Ligii, în lipsa d-lui *c. amiral-adjutant Nicolae Păiş,* plecat în interes de serviciu în ţară.

D. *amiral I. Georgescu,* fiind asistat de d. *comandor Aurel Negulescu* în calitate de secretar general al Ligii, deschizând şedinţa, spune că toate formele legale statutare au fost împlinite. Anunţă ordinea de zi. Apoi dă citire pag. 9 şi 10 a dării de seamă anuale. Se păstrează un moment de reculegere pentru membrii decedaţi.

D. *comandor Negulescu* rezumă darea de seamă tipărită, care e aprobată.

D. *inginer inspector general N. Georgescu* citeşte raportul cenzorilor, şi adunarea dă descărcare comitetului de direcţie pentru gestiunea pe 1941—1942.

D. *comandor Negulescu* citeşte şi justifică bugetul alcătuit al Ligii pe 1.IV.1942 — 31.III. 1943, care se cifrează la 3.600.000 lei, la venituri şi cheltueli, care se aprobă.

D. *amiral Georgescu* arată că cotizaţiile pe care membrii Ligii le plătesc anual, nu mai corespund indiciilor de scumpete şi ca atare trebuesc mărite, adică dela 240 lei la 300, dela 120 lei la 150 lei pentru membrii activi majori, iar pentru juniori a fi ridicate dela 24 la 50 lei, primind, în schimb, revistele gratuit. Data aplicării acestor cotizaţii o va decide comitetul central al Ligii.

D. *amiral Gavrilescu* e de părere să nu se mărească cotizaţiile spre a nu se retrage membrii; ci, din potrivă, să fie reduse.

D. *amiral Georgescu* răspunde că s'a luat notă de părerea d-lui amiral Gavrilescu şi de această chestiune se va ocupa, la timpul oportun, comitetul central.

Adunarea generală aprobă acest procedeu.

D. *amiral Georgescu* propune ca filialele din ţară să nu plătească

din cotizaţii nicio cotă-parte, la Centrală, pe 1942—1943, ca şi în anii precedenţi.

Adunarea aprobă.

D. *amiral Georgescu* arată, după sugestiile comitetului central, d. profesor Mihai Antonescu, vicepreşedintele consiliului de miniştri, e propus a fi proclamat membru de onoare al centralei Ligii Navale.

Adunarea, în unanimitate, aclamă şi aprobă această propunere.

D. *amiral Georgescu* propune cooptarea d-lui Horia Grigorescu ca membru în comitetul central al Ligii, la locul vacant.

Adunarea aprobă.

D. *amiral Georgescu* propune ca actualii membri-cenzori să fie realeşi, iar la locurile ivite vacante să fie aleşi d-nii comandor Drăghicescu şi lt. comandor Vlasopol.

Adunarea aprobă.

D. *general Economu,* luând cuvântul, după ce mulţumeşte pentru alegerea sa în comitetul Ligii, ca reprezentant şi preşedinte al „Asociaţiei scriitorilor militari români", elogiază Marina Regală română, care, prin puţinele unităţi navale ce posedă pe Dunăre şi Mare, a putut să înfrângă marea marină sovietică în războiul 1941—42. Faptele de arme ale bravei noastre marine au smuls admiraţia lumii întregi: prin scufundarea „Moscovei", „Harcov" avariat, 7 submarine scufundate, vase de transport la Feodosia distruse, Renii ocupat, ş. a., sunt isprăvi săvârşite, înscrise în cartea de aur care-i ridică valoarea morală şi o impune în ochii aliaţilor noştri. Câte alte isprăvi ar fi săvârşit marina noastră de război, dacă ar fi fost cu mult mai mult şi la timp dotată. Nu mai puţin marina comercială, dacă ar fi fost înzestrată cum trebuia, i-ar fi asigurat scurgerea bogăţiilor noastre pe Mări şi Oceane, nu să fie tributară vaselor străine. Iată că războiul actual ne aduce învăţăminte de tras pentru viitor, atât pentru marina militară, cât şi pentru cea comercială. Perspectivele ce ni se deschid şi rolul ce ne este destinat, în noua ordine europeană, ne impun revizuirea întregului nostru program marinăresc-naţional. Avem deplină încredere în actualul ministru de Stat al marinei şi în conducătorul-mareşal care vor ridica marina la înălţimea la care ea merită.

D-l *Henri August,* preşedintele asociaţiei „Dor de Ducă", citeşte două adrese (Nr. 699 şi 700), către preşedintele şi secretarul general al Ligii Navale, cărora le aduce mulţumiri pentru sprijinul acordat în 1941—42, constând din cei 15.000 lei şi fanionul L. N. R. dăruite în susţinerea activităţii pentru sporturile pe apă.

D. *amiral Georgescu* mulţumeşte d-lui general Economu, atât în numele marinei, cât şi al Ligii, pentru frumoasele cuvinte rostite şi sentimentele camaradereşti dovedite. Mai mulţumeşte şi d-lui secretar general L. N. R. pentru munca depusă şi tuturor colaboratorilor Ligii. Aduce mulţumiri membrilor Ligii şi participanţilor la adunarea generală de astăzi. Apoi citeşte textul telegramelor adresate către M. S. REGELE MIHAI I, M. S. REGINA-MAMĂ ELENA, Domnului MAREŞAL ANTONESCU, CONDUCĂTORUL STATULUI, Domnului general Pantazi, ministrul apărării naţionale, domnului profesor Mihail Antonescu, vice-preşedinte al consiliului de miniştri, domnului c. amiral-adjutant N. Păiş, ministru subsecretar de Stat al marinei, domnului general Paul Teodorescu, fost ministru, domnului amiral Eustatziu şi domnului vice-amiral Bălănescu.

D. *amiral Georgescu* declară şedinţa adunării generale închisă şi mulţumeşte tuturor membrilor participanţi.

Comitetul de Direcţie

(2 Iulie 1942)

Au luat parte la şedinţă d-nii: Inginer Iliescu-Brânceni, Apostol Culea, Colonel Sâmboteanu, Avocat Asvadurov, Comandor Verbiceanu, căpitan Mircescu, Comandor Negulescu.

Intrându-se în ordinea de zi, s'a comunicat şi discutat următoarele puncte:

1) S'a dat citire răspunsurilor la telegramele omagiale trimise cu prilejul adunării generale.

2) S'a luat act de lucrările primite până în prezent la concursul anual.

3) S'a luat act de contractul de închiriere între filiala Piatra-Neamţ şi Comunitatea evreească a unei săli de cinematograf, precum şi cel de subînchiriere al aceleeaşi săli între filială şi d-na Pădure, cu o cotă fixă de 15.000 lunar.

4) S'a aprobat bugetul filialei Piatra-Neamţ, cu modificarea de a se prevede la încasări venitul dela cinematograf şi la cheltueli un salariu secretarului, care nu va depăşi suma de 3.000 lei lunar.

5) S'a aprobat contractul de închiriere între Centrală şi d. Cobzariu pentru o sală de cinematograf la Roman şi cel de subînchiriere al sălii d-lui Pădure, — urmând ca la reîntregirea comitetului filiala să se ocupe de exploatare.

6) S'a luat act de activitatea d-lui Şerban, membru corespondent la Timişoara, pentru reînfiinţarea filialei din acea localitate.

7) S'a aprobat ca să se intervină pe lângă primăria Municipiului Bucureşti ca străzile din cartierul dintre piaţa Adolf Hitler şi lacurile Herăstrău şi Floreasca, cari sunt fără nume, să poarte pe acela al marinarilor de seamă decedaţi: Amiral Coandă, Amiral Murgescu, Amiral Koslinschi, etc., — grupate în jurul străzii Vice Amiral Bălescu, existentă.

8) S'a aprobat a se cumpăra 20 volume din cartea „Japonia" a d-lui Comandor Verbiceanu, spre a fi distribuite ca premii la diferitele competiţiuni ale Ligii Navale.

9) S'a aprobat un ajutor de 10.000 lei dela capitolul bugetar „premii pentru lucrări cu caracter marinăresc" pentru volumul „La posturile de luptă" al d-lor C-dor Verbiceanu şi Teodorescu.

10) Discutându-se sărbătorirea Patronului Marinei, s'a stabilit principial:

a) Având în vedere faptele de arme ale marinei, caracterul să nu fie sobru, ca anul trecut, ci şi unul de glorificare al vitejiei marinarilor noştri.

b) Tedeumul să aibă loc la lacul Herăstrău, pe scările din faţa expoziţiei, sau la clubul M. A. M., cu mai mulţi preoţi, cor şi o cuvântare.

c) Cu concursul O. S. R.-ului şi F. R. S. A.-ului să se organizeze după amiază competiţiuni nautice, atât pe lacul Herăstrău, cât şi la Snagov.

d) Să se intervină pentru a se obţine unul din pavilioane, în care să se organizeze o expoziţie cu desenurile dela diferitele concursuri, miniaturi, trofee, publicaţiile L. N .R., panouri cu fotografi de război, planşe, etc.

e) Să se intervină la radio, pe de o parte pentru difuzarea ceremoniei, pe de alta pentru a stabili un program adecuat importanţei zilei.

f) Să se distribue publicului, pe lângă program, conferinţa lt. comandorului Popescu-Deveselu.

g) Să se facă, prin subsecretariatul marinei, toate intervenţiile necesare pe lângă autorităţi, ca atât în ţară, cât şi în capitală serbarea să fie cât mai reuşită.

Cu organizarea se va ocupa d. căp. Mircescu şi Comandor Verbiceanu, care vor aduna tot materialul.

Regimentul Infanterie de marină depune jurământul în faţa d-lui ministru al Marinei

E Duminică şi sărbătoare, cu toate că la Reni bântue un ger aspru, recruţii Regimentului de Infanterie de Marină, înşiraţi la front pe compănii, în curtea spaţioasă a cazărmii, sunt zâmbitori, veseli şi simt în sufletul lor aceea emoţie spontană, pe care o are adolescentul, când aşteaptă să vină tatăl său: Vine Domnul Ministru al Marinei.

Când maşina intră pe poartă, gorniştii dau onorul la Amiral. Comenzile răsună scurt: Drepţi! Pentru onor, înainte!.

Armele svâcnesc în mâini şi se aliniază spre prezentare, împinse parcă de un resort magic ; săbiile ofiţerilor îşi pleacă vârfurile, iar drapelul regimentului flutură în vânt, mai impunător, mai falnic şi mai strălucitor ca totdeauna. O emoţie caldă umflă piepturile ofiţerilor şi ostaşilor cari văd, poate pentru prima oară, pe Domnul Ministru al Marinei, pe care ostaşii îl cunoşteau numai... în teorie.

Lt. colonelul Bucurenciu dă raportul :

— Domnule Amiral, am onoare a raporta că regimentul de Infanterie de Marină, cu un efectiv de... etc..., este gata pentru inspecţie şi aşteaptă ordinele Dvs.

Intinzându-i mâna, Domnul Ministru îi răspunde :

— Mulţumesc, domnule Colonel.

Apoi trece ofiţerii şi trupa în revistă.

Ochiul ager şi fin al Amiralului observă totul, dintr'o singură privire. Ofiţerii ca şi trupa se prezintă într'o ţinută fără cusur.

Instrucţia trupei este desăvârşită.

După trecerea în revistă, domnul Amiral se adresează noilor ostaşi ai ţării :

— Bună ziua, marinari !

Toate piepturile, care aşteptau aceste cuvinte, isbucnesc într'un singur glas scurt şi ostăşesc :

— Să trăiţi !

Urmează depunerea jurământului cu slujba religioasă şi formulele tradiţionale.

După jurământ, domnul Ministru al Marinei, se adresează recruţilor printr'o scurtă cuvântare.

Apoi urmat de cortegiul ofiţerilor din regiment, după ce vizitează bucătăria unde constată că trupa mănâncă zilnic la prânz două feluri de mâncare, ajunge la infirmerie.

Patru paturi albe şi o curăţenie ca zăpada.

Scândurile lustruite, geamurile sclipesc. Pe pereţi tablouri cu ilustraţii şi sfaturi medicale.

Bolnavii dau să se scoale în capul oaselor.

— Staţi jos nu vă mişcaţi. Aici domnul Doctor e stăpân. Câţi ai în infermerie, doctore ? grăeşte domnul Ministru.

— Numai aceştia 4, domnule Ministru.

— Se vede că-i îngrijiţi bine şi vă ocupaţi serios de ei.

— Ne facem datoria, domnule Ministru, răspunde Colonelul Comandant.

Trecând dela un pat la altul, Amiralul stă de vorbă cu fiecare ostaş înparte ; ajunge la ultimul pat.

— Tu ce ai băete ?

— Mă înjunghie puţin în spate, să trăiţi, d. Ministru

— Lasă că o să-ţi treacă ; o să te faci bine ! îl mângâie Amiralul.

Ostaşul Oancea Gheorghe, din comp. II-a, plugar din Tulcea, ridicat în capul oaselor, începe să clipească des şi deodată se trânteşte pe spate, îşi trage pătura peste cap şi izbucneşte într'un plâns cu sughiţuri.

Amiralul întreabă pe medic :

— Dar ce are doctore, e aşa de grav bolnav ? Ori îi e dor de casă ? După ce s'o face bine să-i daţi o permisie să-şi vadă familia, că poate pentru asta plânge.

Pătura se dădu brusc la oparte şi faţa plină de lacrimi a soldatului recrut Oancea Ghheorghe apare ca împinsă de un resort :

— Nu, să trăiţi, eu nu vreau să mă duc acasă, eu nu plâng după părinţii mei.

— Da de ce plângi, băete ? îl întrebă curios Amiralul.

— Să trăiţi, Domnule Amiral, eu plâng pentrucă n'am putut şi eu să depui jurământul odată cu toţi camarazii mei.

Iată un exemplu strălucit de dragostea faţă de şefii săi, faţă de armată şi faţă de măreţele Idealuri ale Neamului, dat de un ostaş recrut. El se simte mic şi nevolnic, atunci când nu poate depune jurământul de credinţă odată cu camarazii săi : pentru Rege, pentru Conducător şi pentru Ţară.

de Căp. Comandor MARIUS VERBICEANU

Dela Consiliui Superior de Transporturi

Comisiunea s'a întrunit în prima şedinţă de lucru, după constituirea ei, sub preşedinţia d-lui ing. N. Caranfil, fost ministru, preşedintele Consiliului superior al transporturilor şi tarifelor.

Pentru sistematizarea lucrărilor preliminare, s'au format, din sânul comisiunii, trei subcomisiuni, fiecăreia atribuindu-i-se un domeniu de activitate.

Prima subcomisiune este prezidată de d. av. Radu Portocală, fost ministru, având în competenţa ei chestiuni juridice şi probleme de ordin general organizatoric.

Celelalte două subcomisiuni în sarcina cărora cade alcătuirea programului de lucrări, construcţiile de vase, şantiere navale etc. — sunt prezidate de d-nii amiral Boerescu şi ing. Filipide, administratorul delegat al societăţii de navigaţie pe Dunăre S. R. D.

Subcomisiunile îşi vor începe activitatea zilele viitoare.

Deîndată ce chestiunile de amănunt vor fi conturate în rapoartele întocmite de cele trei subcomisiuni, comisiunea se va reuni în ansamblul ei — sub preşedinţia d-lui ing. Caranfil — pentru a lua în desbatere mijloacele a acestei importante probleme economice care formează un capitol important din programul de înfăptuiri trasat de d. ministru Buşilă.

Dealtminteri, studiile în linii mari au fost încă mai dinainte alcătuite de către Consiliul superior al transporturilor şi tarifelor.

(Excelsior)

Noui membrii în conducerea P. C. A.

Au fost numiţi membri în comitetul de direcţie Administraţiei comerciale a porturilor pe apă (P. C. A.) pe o perioadă de 4 ani d-nii : ing. inspector general I. Vardala, fost director general la P. C. A., ing. Dionisie Germani, profesor la şcoala politehnică din Bucureşti, N. N. Lenguceanu, fost secretar general al ministerului justiţiei.

Noul preşedinte al P. C. A.

D. ing. insp. general *I. Vardala,* membru în comitetul de direcţie al administraţiei comerciale a porturilor şi căilor de comunicaţie pe apă (P. C. A.) a fost delegat preşedinte al comitetului până la 31 Martie 1943.

D. ing. insp. general Paul Demetriad, fostul preşedinte, a fost numit consilier tehnic pe lângă comitet.

Traficul fluvial românesc.

După datele centralizate de Direcţiunea Marinei comerciale, din Subsecretariatul de Stat al Marinei, rezultă că în primele trei luni ale anului curent, traficul nostru fluvial a atins caapacitatea totală de 343.506 tone. Cel mai redus trafic a fost în Februarie (11.358 tone). In Ianuarie transporturile efectuate pe Dunăre s'au cifrat la 108.253 tone, iar în Martie ele s'au urcat la 224.257 tone.

Traficul fluvial Croato-Român

Se aşteaptă sosirea în apele Dunărei româneşti a motonavei comerciale „Zagreb", cumpărată de curând de statul vecin şi care — având la remorcă 6 şlepuri — face prima ei cursă pe acest traseu.

Incetarea restricţiilor la pescuit

Direcţiunea Comercială a Pescăriilor aduce la cunoştinţă că restricţiunile puse asupra pescuitului în vederea reproducerii peştelui încetează în ziua de 1 Iunie a. c., dată dela care se vor putea pescui din nou în toată apele şi toate speciile de peşte.

Garantarea unei tranzacţii de navigaţie

Banca Comercială Română a garantat Navigaţiei Fluviale Române plata sumei de lei 7.000.000 pentru vasul „Sally" închiriat societăţii de transporturi „S. T. A. D." din Bucureşti. Garanţia prevede că vasul închiriat trebue să revină în apele teritoriale româneşti cel mai târziu la 27 Mai 1943.

Soc. „S. T. A. D." a gajat Băncii de Credit Român un tanc petrolifer, în schimbul unui credit de 7.500.000 lei.

Reînfiinţarea tribunalului de prize maritime.

In „Monitorul Oficial" din 11 Iunie a. c. a apărut un decret-lege prin care se reînfiinţează tribunalul de prize maritime la Constanţa şi Curtea superioară de prize maritime în Bucureşti.

NAVIGAŢIUNEA FLUVIALA ROMANA

MERSUL VAPOARELOR DE CĂLĂTORI

cu începere de la 20 Iulie 1942 până la alte dispoziţiuni.

LINIA GALAŢI — TURNU SEVERIN — BAZIAŞ

ZILE	ORA		Km dela SULINA	STAŢIUNI	Dist. km. între port.		ORA	ZILE
LUNI şi JOI	18	plec.	151	Galaţi	—	sos.	7	MIERCURI şi DUMINECĂ
	19[20]	sos.	171	Brăila	20	plec.	6	
	19[40]	plec.	—	Brăila	—	sos.	5[30]	
	23[40]	plec.	226	Gura Gârliţei	55	plec.	2[50]	
MARŢI SI VINERI	0[50]	plec.	242	Gura Ialomiţei	16	plec.	2	
	1[40]	sos.	253	Hârşova	11	plec.	1[20]	
	1[50]	plec.	—	Hârşova	—	sos.	1[10]	
	3[10]	plec,	272	Topalu	19	plec.	0[15]	
	5[10]	sos.	300	Cerna-Vodă	28	plec.	23	
	5[30]	piec.	—	Cerna-Vodă	—	sos.	22[40]	
	6[30]	plec,	313	Rasova	13	plec.	22	MARŢI şi SÂMBĂTĂ
	8[20]	plec.	335	Oltina	22	plec.	21	
	15[10]	sos.	430	Oltenita	95	plec.	16[35]	
	15[30]	plec.	—	Oltenita	—	sos.	16[25]	
	20	sos.	493	Giurgiu	63	plec.	13	
	21	plec.	—	Giurgiu	—	sos.	11[35]	
MIERCURI şi SÂMBĂTĂ	1[15]	sos.	554	Zimnicea	61	plec.	8[50]	
	1[25]	plec.	—	Zimnicea	—	sos.	8[40]	
	4[25]	sos.	597	T. Măgurele	43	plec.	6[50]	
	4[35]	plec.	—	T. Măgurele	—	sos.	6[40]	
	7	sos.	631	Corabia	34	plec.	6	
	7[10]	plec.	—	Corabia	—	sos.	5[50]	
	10[50]	plec.	679	Bechet	48	plec.	3[30]	
	18[50]	sos.	795	Calafat	116	plec.	22[30]	LUNI ŞI VINERI
	19	plec.	—	Calafat	—	sos.	22[20]	
	20	plec.	811	Cetate	16	plec.	21[40]	
	22[50]	sos.	851	Gruia	40	plec.	19[45]	
	23	plec.	—	Gruia	—	sos.	19[30]	
JOI şi DUMINECĂ	4[45]	sos.	931	T. Severin	80	plec,	16	
	9	plec.	—	T. Severin	—	sos.	11	
	11[30]	sos.	952	Ada-Kaleh	21	plec.	10	
	12	plec,	—	Ada-Kaleh	—	sos.	9[50]	
	12[15]	sos.	955	Orşova	3	plec.	9[40]	
	1[30]	plec.	—	Orşova	—	sos.	9[20]	
	16	plec.	996	Şviniţa	41	plec.	7[30]	
	17[30]	plec.	1016	Drencova	20	plec.	6[35]	
	19[50]	plec.	1048	Moldova Veche	32	plec.	5[15]	
	22	sos.	1072	Bazias	24	plec.	4	

IN LEGĂTURĂ LA:

Galaţi cu vapoarele care pleacă şi sosesc dinspre Vâlcov.

Oltina cu vaporul care pleacă şi soseşte dinspre Călăraşi—Ostrov.

T.-Severin şi Gruia cu vaporul local T.-Severin—Gârla Mare,

Cernavodă mers în sus:
tren spre Constanţa ora 7,15; 9,25.
tren spre Bucureşti ora 17,23.

Cernavodă mers în jos:
tren dela Bucureşti ora 18,17.
tren dela Constanţa ora 19,14; 20,34.

Oltenita cu tren spre Bucureşti ora 19,20.

Giurgiu mers în sus tren dela Bucureşti ora 16,08; 20,12.

Giurgiu mers în jos tren spre Bucureşti ora 13,20; 18,10.

T. Măgurele cu tren spre Costeşti—Bucureşti ora 6,50.

Corabia cu tren spre Piatra-Olt ora 9,20

T.-Severin mers în sus tren dela Bucureşti ora 8,30.

T.-Severin mers în jos tren spre Bucureşti ora 18,10.

N. F. R.-ul a mai pus în circulaţie următoarele linii cari funcţionează în toate zilele: linia *Galaţi—Brăila*; linia *Măcin—Brăila*; linia *Brăila—Tulcea—Ismail—Vâlcov*; linia *Tulcea—Sulina*; linia *Călăraşi—Ostrov—Oltina* şi linia *Turnu-Severin—Gârla Mare,*

SPORT

Consiliul de Patronaj va organiza patru mari tabere în Capitală pentru tineret cu concursul Federaţiei sporturilor de apă.

In grija ce o poartă tinerelor generaţii, d-na Maria Mareşal Antonescu, preşedinta Consiliului de Patronaj, a hotărît să organizeze în Capitală patru tabere pentru educarea fizică a tineretului.

Şi în aceste tabere accentul va fi pus pe sporturile de apă. Mai precis, pe înnot.

Obor, Basarab, Ghencea, Tei.

In organizarea lor s'a avut însă în vedere folosirea cartierelor în care o asemenea educaţie e cu adevărat imperioasă, alegându-se: strandul Obor, Basarab, Ghencea şi Tei, unde copiii vor fi strânşi şi pregătiţi pentru a se asigura, astfel viitorul.

Conlucrare cu Federaţia sporturilor de apă.

Pentru o temeinică pregătire a tineretului, Consiliul de Patronaj a luat contact cu conducerea Federaţiei sporturilor de apă — din Organizaţia sportului românesc, — pentru a stabili în amănunt pregătirea programului ce va fi executat în cele patru tabere din Capitală.

15 instructori.

Şi primele măsuri au fost deja luate. Federaţia sporturilor de apă a pus la dispoziţia Consiliului de Patronaj un număr de cincisprezece instructori, cari urmează a încadra taberele susmenţionate.

In acest fel se va ajunge nu numai la regenerarea biologică, prin organizarea, disciplinarea şi încadrarea activităţii copiilor într'un mediu sănătos, departe de microbii maidanelor, ci şi la difuzarea înnotului.

Miilor de copii pregătiţi de şcolile Federaţiei sporturilor de apă din 1936 şi până astăzi li se vor adăuga altele.

E, aceasta, un succes cu care nu se poate mândri nici una din federaţiile sportive române, pentrucă nici una din ele nu a acordat tineretului importanţa pregătirii, care a fost începută în 1936 şi e continuată la sporturile de apă.

Trimiterea instructorilor în ţară.

Secretul acestui succes trebue căutat în faptul că maiorul Bârzănescu, preşedintele federaţiei, e înconjurat de oameni ce îşi cunosc misiunea, ca d-nii Victor Catina, consilier Henry August, ing. Berindei, Deoca, Hetasch, etc. cari au făcut şi fac un bloc în jurul şefului lor.

Dar, concomitent cu organizarea şcolilor din Capitală, altele vor fi organizate în provincie. Şi aici se va încerca o conlucrare cu Consiliul de Patronaj al operelor sociale. Ajutorii instructori ce au absolvit recent cursurile, vor fi trimişi zilele acestea la Arad, Timişoara, Craiova, etc.

*

Atât gestul d-nei Maria Mareşal Antonescu, cât şi acţiunea Federaţiei sporturilor de apă, merită a fi subliniate.

GH. LIVIU
(Gazeta Sporturilor)

Deschiderea ştrandului pentru tineret

Pentru educarea tineretului, Subsecretariatul de stat al Educaţiei Naţionale, a deschis un strand special pentru tinerii premilitari şi extra-şcolari, amenajat în locul fostului strand Kiseleff. Tineretul premilitar şi extra-şcolar primeşte aci o educaţie nautică gratuită, prin cursurile de înnot şi gimnastică specială pentru antrenament şi cursurile de natatie. Acest strand a fost pus la dispoziţia Subsecretariatului de stat al Educaţiei Naţionale de d. Mareşal Ion Antonescu — Conducătorul destinelor româneşti, care a tot înţelegător pentru viitorul de mâine al poporului român, şi-a îndreptat ochii spre tinerile mlădiţe ale neamului — adolescenţi şi copii. La deschiderea strandului pentru tineret au luat parte: D-nii: General V. Iliescu, Subsecretar de Stat al Educaţiei Naţionale, Mütz, şeful pentru educaţia tineretului german în România, colonel Corciu Ştefan, colonel Georgescu, şeful de Stat Major al Educaţiei premilitare şi extraşcolare, d-na Ana Rădulescu-Pogoneanu, consilieră extra-şcolară, d-nii: director Goga D-tru, M. O. Stan, Penea C-tin, Maior Constantinescu C., Gheorghiu, director al Educaţiei Fizice, Marin Balasache, maior Roncea, colonel Boboc, colonel Kiriţescu, toţi de la direcţia pregătirei premilitare şi educaţia extra-şcolară. Liga Navală Română, urează iniţiatorilor, educatorilor şi tineretului, spor la muncă, pentru ca fiecare tânăr şi copil, să cunoască taina înnotului şi să iubească apa, viitoarea cale de apărare şi îmbogăţire a ţării şi Neamului Românesc.

Un strand pentru copiii săraci.

La strandul Obor, Consiliul de Patronaj al operilor sociale de subt preşedinţia d-nei Maria Mareşal Ion Antonescu, ajutată de d-nele: General Şteflea, Manoilă, Niculcea şi Bărgăuan, a amenajat o colonie de vară pntru copiii oamenilor nevoiaşi din cartierul Obor-Pantelimon, care vor primi o hrană substanţială, vor face educaţie fizică în aer liber, băi de soare, cântece şi jocuri şi vor învăţa să înnoate, toţi, de la cel mai mic, până la cel mai răsărit, primind astfel botezul binefăcător al apei, pentru un viitor marinăresc al ţării şi neamului nostru. Curiozitatea şi plăcerea de a vedea aceşti mici „broscoi" sărind în undele apei, aruncând braţele voinicește şi svârlind în stânga şi dreapta stropii de apă — ca diamantele — în razele de soare, îţi imprimă credinţa nestrămutată, că bătrânul fluviu al Dunării şi cocheta Marea Neagră, vor avea nepoţi demni de numele lor istoric în marina Română.

Lt. P. E.

„Dor de Ducă" mulţumeşte L. N. R.

Asociaţia de drumeţie şi sporturi pe apă „Dor de Ducă" a adresat d-lui *C. Amiral N. Păiş,* preşedintele L. N. R. următoarea adresă de mulţumire:

Asociaţia nautică „Dor de Ducă", vă roagă respectuos să primiţi şi să bine-voiţi a împărtăşi Comitetului Central expresiunea celei mai vii recunoştinţe, pentru nepreţuita încurajare morală şi materială pe care Liga Navală Română a hărăzit-o şi în anul acesta crossului nautic de 12 klm. disputat în ziua de 31 Mai a. c. dealungul lacurilor Capitalei, pentru cucerirea marei cupe de argint masiv cu care crossul a fost dotat anul trecut de Liga Navală Română.

In calitate de Preşedinte al Ligii Navale Române aţi sacrificat preţiosul Dv. timp închinat înaltelor trebi ale Ţării, spre a fi prezent la acea manifestaţie de propagandă nautică. Tot odată suma de 15.000 lei cu care aţi dotat concursul, ne-a dat putinţa a tipări programele, invitaţiile, hărţile şi foile de poantaj ale comisarilor de parcurs, precum şi de a împlini marcajul prin geamanduri şi fanioane.

Cupa a fost câştigată şi anul acesta tot de Asociaţia „Dor de Ducă" cu alţi echipieri de cât cei de anul trecut; tinerii noştri

sportivi ţinând a justifica înalta onoare şi sprijinul de totdeauna ce aţi bine-voit a hărăzi unicei asociaţii libere, unde sportul se practică numai pentru sport.

Fanionul L. N. R. a fost atribuit de juriu echipei Ford-Româna clasată a doua, pentru a încuraja apriga luptă dusă de acea echipă şi a o stimula pentru crossul din 1943. Clasată a III-a a fost tot o echipă a As. „Dor de Ducă". Cei şase concurenţi ai echipelor clasate I, II şi III au primit câte o frumoasă plachetă de argint donate de D-l Colonel Medeleanu, Şeful Sportului Românesc, care a ţinut să fie reprezentat la concurs.

Impărţirea premiilor s'a făcut într'o atmosferă de caldă însufleţire de către D-l Maior Bărzănescu, activul preşedinte al Federaţiei Române a Sporturilor de apă şi preşedinte efectiv al juriului crossului, cum şi de D-na Felicia Belizarie, Secretara Generală a Federaţiei, cari au ţinut a felicita personal pe concurenţi, îndemnându-i printr'o patriotică cuvântare a-şi oţeli trupurile în vederea marei cruciade pe care Ţara şi Mareşalul Conducător o duc împotriva duşmanilor.

Inchinând frumoasa isbândă de propagandă nautică a crossului Ligii Navale Române şi dinamicului său preşedinte, vă rugăm a primi încredinţarea neţărmuritului nostru devotament şi cea mai vie recunoştinţă.

Pentru Patrie!

Preşedinte, H. AUGUST

Concursul de natație dela Strandul Obor

Nataţia bucureşteană şi-a inaugurat la 5 Iulie sezonul printr'un concurs organizat la strandul Obor.

Strandul Obor care şi-a făcut o tradiţie în organizarea întrecerilor de nataţie, suntem siguri că nu se va desminţi nici în acest an.

Cât priveşte rezultatele înregistrate, normal, sunt slabe. O singură performanţă merită a fi subliniată: aceea a tânărului *Marinel Gh. (L. N. R.)*, care, — după cum se ştie, e crescut de d-na Maria Mareşal Antonescu, — deşi în vârstă de numai 13 ani şi a învăţat abia anul trecut să înnoate, a reuşit totuş să parcurgă 50 m. liber în 45 secunde.

Iată acum rezultatele tehnice :

100 m. liber domni
1. P. Fischer (V. D.), 1'13"5.
2. Dumitrescu (L. N. R.) 1'15".
3. P. Săvescu 1.21".

100 m. brasse doamne
1. Ştefan Isabela (St. R.) 1'52"2.
2. Mimi Pruncu (L. N. R.).
3. Lena Dumitrescu (L. N. R.) 2'20".

50 m. liber copii
1. Adochiţei (L. N. R.) 39"2.
2. Ganga (C. F. R.) 39"2.
3. Marinel Gh. (L. N .R.) 45".

100 m. brase domni
1. Guguianu (L. N. R.) 1'41"8.
2. Stoica (C. F. R.) 1'50".
3. Florateanu (C. F. R.) 1'55"4.

100 m. spate domni
1. Fischer (V. D.) 1'34".
2. Stolojan (V. D.) 1'34"5.
3. Dumitrescu (L. N. R.) 1'40".

50 m. brase copii
1. Stănescu Ion (L. N. R.) 53".
2. Ganga (C. F. R.) 59".
3. Pătulea (C. F. R.) 1'.

100 m. spate doamne
1. Strofan Isabela (St. R,) 2'.
2. Lena Dumitrescu (L. N. R.) 2'12".

50 m. liber juniori
1. Săvescu Paul (St. R.) 33"8.
2. Ganga (C. F. R.) 35".
3. Petrescu (L. N. R.) 36".

50 m. spate copii
1. Adochiţei (L. N. R.) 46"8.
2.2 Guguianu (L. N. R.) 48".
3. Stănescu (L. N. R.) 1'50".

Demonstraţia de polo pe apă

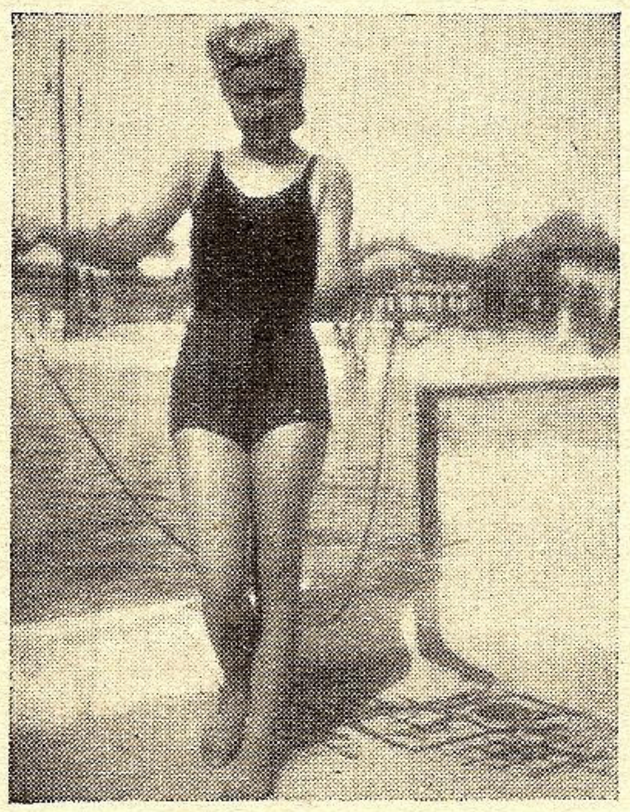
Concursul de nataţie a fost încheiat printr'un match demonstrativ de polo pe apă, între două combinate.

Concursul de înnot dela strandul Obor

In ziua de Duminică 12 Iulie a. c. s'a desfăşurat la strandul Obor, un concurs de antrenament oficial organizat de federaţia sporturilor de apă, cu următoarele rezultate technice :

Juniori (50 m. liber).
Seria I-a
1. Săvescu Payel (St. R.) 35 sec.
2. Ganga Ion (St. R,) 35 sec. 2/10.
3. Soceanu Horia (St. R.) 35 sec. 8/10.

Seria II-a
1. Haiung I. (C. F. R.) 37 sec. 2/10.
2. Negulescu P. (L. N. R.) 38 sec. 2/10.
3. Picu Traain (L. N. R.) 40 sec. 2/10.



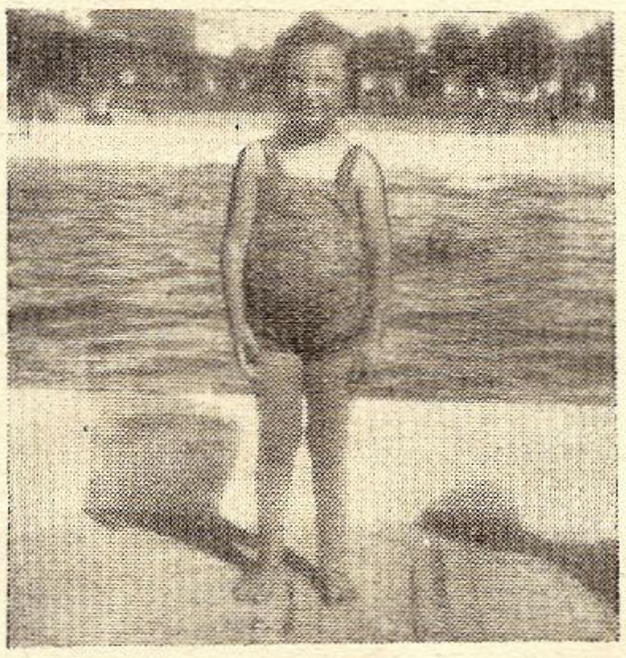
Leana Dumitrescu (L. N. R.)
1-a la proba de 50 m. liber.

50 m. spate.
Seria I-a
1. Lăzărescu Anghel (L. N. R.) 48 sec.
2. Adochiţă M. (L. N. R.) 48 sec. 2/10.
3. Panaitescu I. (L. N. R.) 54 sec.

Secţia II-a
1. Lăzărescu C-tin (L. N. R.) 54 sec.

2. Marinel V. (L. N. R.) 55 sec.
3. Visarion Gh. (C. F. R.) 1 minut.

50 m. piept
Seria I-a
1. Ionescu D-tru (V. D.) 48 sec.
2. Ion Niculae (C. F. R.) 50 sec. 3/10.
3. Stănescu I. (L. N. R.) 51 sec. 6/10.



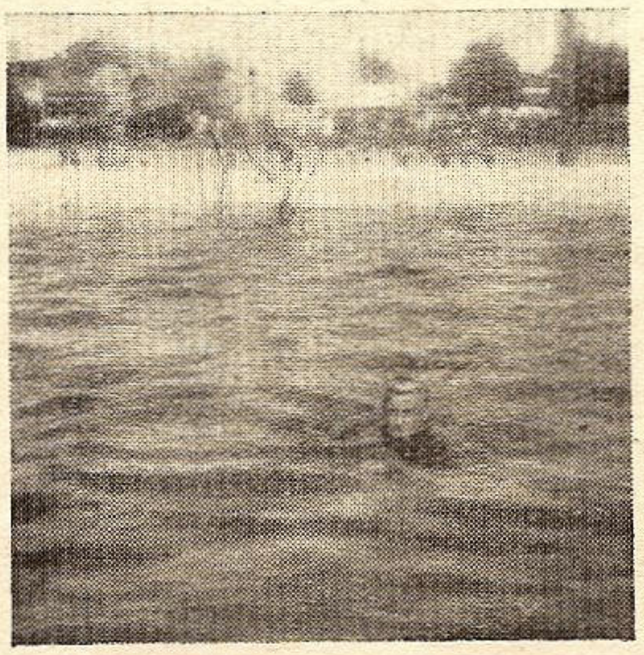
Getuţa, o mică speranţă a L. N. R.

Seria II-a
1. Andreescu Mihai (L. N. R.) 57 sec. 5/10.
2. Ionescu Mihai (C. F. R.) 57 sec. 9/10.
3. Arsene D-tru (St. R.) 58 sec. 6/10.

Doamne (50 m. liber)
1. Dumitrescu Leana (L. N. R.) 54 sec.
2. Dobrescu Geta (St. R.) 58 sec. 2/10.

100 m. piept.
1. Mărgineanu Elena (L. N. R.) 1 m. 56 sec. 4/10.
2. Mimi Pruncu (L. N. R.) 2 m. 04 sec.
3. Ionescu Alice (St. R.) 2 m. 20 sec.

100 m. spate.
1. Mărgineanu Elena (L. N. R.) 2 m. 11 sec. 4/10.
2. Dobrescu Geta (St. R.) 2 m. 11 sec..
3. Dumitrescu Leana (L. N. R.) 2 m. 11 sec. 4/10.



**Dumitrescu Leana (L. N. R.)
în curse de 50 m. liber.**

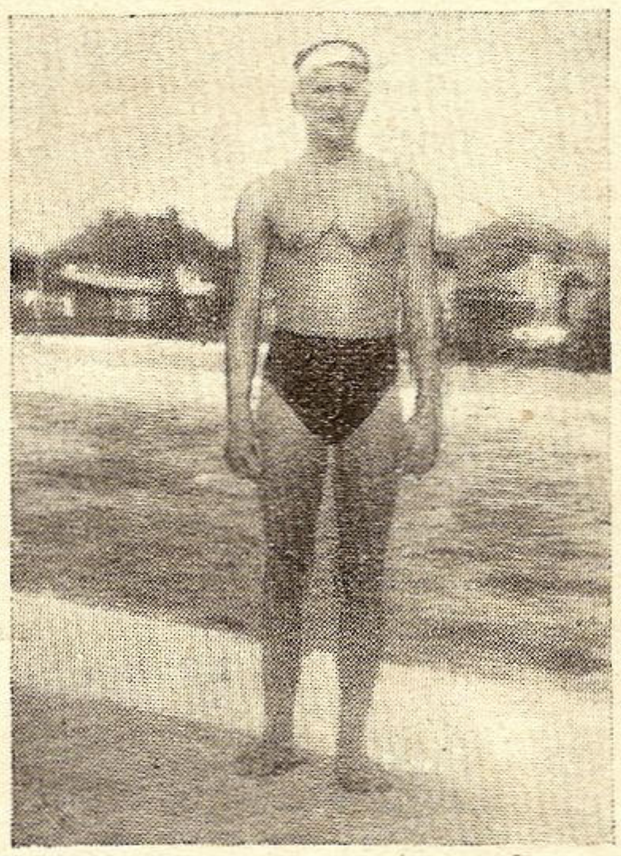
Domni (100 m. liber)
1. Slăvescu Eug. (V. D.) 1 m. 12 sec.
2. Dumitrescu D-tru (L. N. R.) 1 m. 16 sec. 4/10.
3. Teodorescu P. (C. F. R.) 1 m. 21 sec. 4/10.

100 m. piept.
1. Popescu Gh. (Metropola) 1 m. 26 sec.
2. Vasiliu N-lae (C. F. R.) 1 m. 38 sec. 4/10.
3. Tudor Ştefan (C. F. R.) 1 m. 38 sec. 6/10.

100 m. spate.
1. Stolojan Gh. (V. D.) 1 m. 36 sec. 6/10.
2. Slăvescu Eug. (V. D.) 1 m. 39 sec.
3. Floreşteanu I (C. F. R.) 1 m. 49 sec.

Copii (50 m. liber)
Seria I-a
1. Dima C-tin (C. F. R.) 40 sec.
2. Ganga A. (C. F. R.) 40 sec. 3/10.
3. Adochiţa Il. (L. N. R.) 41 sec.

Seria II-a
1. Lăzărescu C-tin (L. N. R.) 43 sec.
2. Panaitescu I. (L. N. R.) 43 sec. 5/10.
3. Caracaş Justinian (L. N. R.) 45 sec.



**Dumitrescu Niculae (L. N. R)
al 2-lea la proba de 100 m. liber.**

Ştafetă mixtă 3×100 domni.
Innot pe spate, pe piept şi liber
1. Vif. Dacia : Stolojan Gh., Slăvescu Eug., Nefianu I. 4 m. 36 sec.
2. C. F. R. Vasiliu I, Vasiliu II, Manescki O, 4 m. 44 sec. 5/10.
3. Stadiu Român : Săvescu I., Ganga N., Soceanu Gh. 5 m. 01 sec.

Polo pe apă

La terminarea probelor de concurs, echipa clubului C. F. R. şi combinata Viforul Dacia — Liga Navală Română, au făcut o partidă amicală de antrenament, foarte spectaculoasă şi instructivă.

Lt. PAUL EPUREANU

Al 2-lea concurs de antrenament

In ziua de 19 Iulie a. c. s'a ţinut sub auspiciile F. R. S. N. al 2-lea concurs de antrenament la strandul Obor cu următoarele rezultate tehnice :

100 m. liber juniori
1. Nefianu (V. D.) 1 m. 21 s.
2. Petrescu Gh. (L. N. R.) 1 m. 27 s.
3. Ganga Ion (St. R.) 1 m. 29 s.

100 m. piept doamne
1. Strofan Isabela (St. R.) 1 m. 15 s. 5/10.
2. Mărgineanu Elena (L. N .R.) 1. m. 17 s. 6/10.

200 m. piept domni
1. Vasiliu I. (C. F. R.) 3 m. 37 s. 4/10.
2. Guguianu V. (L. N. R.) 3 m. 40 s.
3. Bărbulescu M. (C. N. R.) 4 m. 13 s.

100 m. liber domni
1. Slăvescu Eug. (V. D.) 1 m. 11 s. 4/10.
2. Adrian Adrian (V. D.) 1 m. 13 s.
3. Dumitrescu Gh. (L. N. R.) 1 m. 17 s. 8/10.

50 m. piept copii. Seria I-a.
1. Ionescu D-tru (V. D.) 47 s.
2. Zaharescu St. (L. N. R.) 49 s. 5/10.
3. Velciu Toma (L. N. R.) 50 s.

Seria II-a
1. Grecu (St. R.) 55 s.
2. Patulea (C. F. R.) 56 s. 8/10.
3. Oglinjeanu (C. F. R.) 1 m. 2 s.

50 m. piept fetiţe
1. Matache M. (L. N. R.) 1 m. 12 s. 5/10.
2. Tatiana Zisu (V. D.) 1 m. 15 s. 2/10.
3. Rodica Zisu (V. D.) 1 m. 17 s. 2/10.

100 m. spate domni
1. Stolojan (V. D.) 1 m. 34 s. 4/10.
2. Slăvescu Eug. (V. D.) 1 m. 35 s. 4/10.
3. Simanski A. (C. F. R.) 1 m. 37 s.

100 m. spate doamne
1. Ştrofan Isabela (St. R.) 1 m. 54 s. 2/10.
2. Mărgineanu Elena (L. N. R.) 2 m. 3 s. 4/10.
3. Dumitrescu Leny (L. N. R.) 2 m. 14 s.

100 m. piept juniori
1. Tudor Ştefan (C. F. R.) 1 m. 41 s.
2. Guguianu V. (L. N. R.) 1 m. 42 s.
3. Stoica (C. F. R.) 1 m. 45 s.

50 m. liber copii. Seria I-a
1. Marinel (L. N. R.) 42 s. 2/10.
2. Lăzărescu (L. N. R.) 46 s.
3. Caracaş (L. N. R.) 47 s.

Seria II-a
1. Ganga A. (C. F. R.) 38 s.
2. Adochiţă M. (L. N. R.) 38 s. 4/10.
3. Tănăsescu (C. F. R.) 38 s. 4/10.

Ştafetă 4×100 liber domni
1. *Viforul Dacia,* Fischer — Slăvescu — Nefianu — Adrian Adrian 5 m. 19 s.
2. *C. F .R.,* Floreşteanu — Simanski — Patulea — Teodorescu 5 m. 34 s. 5/10.
3. *L. N. R.,* Dumitrescu — Petrescu — Pericle — Sotir 5 m. 48 s.

50 m. spate copii. Seria I-a
1. Lăzărescu A. (L. N. R.) 52 s.
2. Ilie Ioan (St. R.) 56 s.
3. Marinel (L. N. R.) 57 s.

Seria II-a
1. Adochiţă (L. N. R.) 48 s.
2. Lăzărescu C-tin (L. N. R.) 51 s.
3. Ionescu D-tru (V. D.) 52 s. 4/10.

Water-Polo
Viforul-Dacia — C. F. R. 3—2.
L. N. R. — Stadiu Român 3—2.

LT. PAUL EPUREANU

Concursul pentru cupa „Eroul Locot. Dante Gherman"

La strandul Obor s'a desfăşurat în zilele de 25 şi 26 Iulie a. c. probele concursului pentru cupa „Eroul Locot. Dante Gherman", fost campion naţional de înnot, căzut vitejeşte pe frontul de luptă. Este un omagiu bine meritat pentru Eroii, campioni ai sporturilor, de a fi proslăviţi de urmaşii lor şi de a fi trecuţi în cartea de aur a federaţiilor sportive, cărora le-a purtat cu demnitate numele. In cadrul acestor probe s'a disputat şi un match de polo pe apă, pentru fanionul L. N. R.

Dăm mai jos rezultatele technice :

100 m. piept juniori. Seria I
1. Ganga I. (St. R.) 1 m. 38 s.
2. Stoica I. (C. F .R.) 1 m. 40 s. 6/10.
3. Savu N. (C. F. R.) 1 m. 56 s.

Seria II
1. Guguianu V. (L. N. R.) 1 m. 37 s.
2. Tudor St. (C. F. R.) 1 m. 42 s.
3. Negulescu I. (L. N. R.) 1 m. 45 s.

400 m. liber domni
1. Slăvescu I. (V. D.) 6m. 10 s. 6/10.
2. Adrian Adrian (V. D.) 6 m. 39 s. 6/10.
3. Dumitrescu Gh. (L. N. R.) 6 m. 44 s.

100 m. spate doamne
1. Ştefan Isabela (St. R.) 1 m. 50 s. 4/10.
2. Mărgineanu Elena (L. N. R.) 1 m. 50 s.
3. D-trescu Leny (L. N. R.) 2 m. 5 s.

Ştafeta 4×50 liber Juniori.
1. L. N. R. - ECHIPA A. — Sotir V. — Petrescu Gh. — Musafer — Pericle — 2 m. 19 s. 5/10.
2. ST. R. — Garga I. — Socianu — Săvescu — Caracaşi — 2 m. 27 s.

100 m. spate domni.
1. Fischer P. (V. D.) 1 m. 300.
2. Stolojan V. (V. D.) 1 m. 31 s. 4/10.
3. Slăvescu E. (V. D.) 1 m. 36 s. 2/10.

10 m. liber domni.
1. Slăvescu Eug. (V. D.) 1 m. 12 s.
2. Adrian Adrian (V. D.) 1 m. 13 s.
3. Fischer Piciu (V. D.) 1 m. 14 s.

50 m. liber doamne
1. Stofran Isabela (St R.) 43 s. 8/10.
2. Dumitrescu Leny (L. N. R.) 51 s. 2/10.
3. Mărgineanu Elena (L. N. R.) 59 s.

100 m. liber juniori
1. Hociung V. (C. F. R.) 1 m. 32 s. 4/10.
2. Stoica I. (C. F. R.) 1 m. 39 s. 6/10.
3. Florescu D. (V. D.) 1 m. 57 s.

Seria II-a
1. Sotir V. (L. N. R.) 1 m. 18 s.
2. Săvescu I. (St R.) 1 m. 22 s.
3. Musafer H. (L. N. R.) 1 m. 27 s.

50 m. liber copii
1. Tănăsescu Şt. (C. F. R.) 39 s. 6/10.
2. Răducaru Gh. (C. F. R.) 41 s.
3. Lăzărescu Aug. (L. N. R.) 43 s.

Seria II-a
1. Ganga Augustin (C. F. R.) 38 s. 4/10.
2. Dima C-tin (C. F. R.) 41 s.
3. Marinel Gh. (L. N. R.) 42 s. 6/10.

100 m. piept doamne
1. Ştrofan Isabela (St. R.) 1 m. 49 s. 8/10.
2. Mărgineanu Elena (L. N. R.) 1 m. 57 s.
3. Dumitrescu Lery (L. N. R.) 2 m. 9 s.
Afară din concurs d-na Bauer Lory 1 m. 47 s.

200 m. piept domni
1. Popescu Gh. (Metrop.) 3 m. 14 s. 8/10.
2. Fischer Piciu (V. D.) 3 m. 38 s. 2/10.
3. Puguianu V. (L. N. R.) 3 m. 41 s.

50 m. piept copii. Seria I-a
1. Ionescu R. Mihai (C. F. R.) 52 s. 8/10.
2. Grecu Aurel (St. R.) 53 s. 4/10.
3. Pătulea I. (C. F. R.) 55 s. 6/10.

Seria II-a

1. Georgescu D. (V. D.) 46 s. 2/10.
2. Veliu Toma (L. N. R.) 47 s.
3. Zaharescu C. (L. N. R.) 49 s.

50 m. piept fetiţe
1. Călin Maria (St. R.) 1 m. 7 s. 8/10.
2. Matache Maria (L. N. R.) 1 m. 9 s. 6/10.
3. Verdeş Lena (C. N. R.) 1 m. 12 s.

50 m. piept doamne
1. Ştofran Isabela (St. R.) 43 s. 6/10.
2. Dumitrescu Lery (L. N. R.) 51 s. 8/10.
3. Mărgineanu Elena (L. N. R.) 53 s.

100 m. spate copii
1. Lăzărescu C-tin (L. N. R.) 52 s.
2. Lăzărescu Anghel (L. N. R.) 54 s.
3. Maisescu Alex. (V. D.) 57 s.

100 m. spate juniori.
1. Sotir V. (L. N. R.) 1 m. 37 s. 6/10.
2. Săvescu I. (St. R.) 1 m. 43 s.
3. Flireşoianu C. (C. F. R.) 1 m. 45 s.

Ştafeta 3×100 mixtă doamne
1. Stadiu Român: Strofan Isabela— Iorescu Alice — Dobrescu Getta, 6 m. 20 s. 5/10.
2. Liga Navală Română: Mărgineanu Elena — Niculescu C-tanţa — Dumitrescu Leny 6 m. 32 s.

Ştafeta 3×100 m. mixtă domni
1. L. N. R.: Sotir V. — Guguianu N. — Dumitrescu Gh. 4 m. 31 s.
2. Viforul Dacia: Piciu Fischer — Măldărescu Gh. — Adrian Adrian 4 m. 41 s. 4/10.
3. St. Român: Ganga Ion — Săvescu I. — Socianu A. 4 m. 42 sec.

Calculându-se punctagiul zilei de 25 Iulie şi adăogându-se punctajul zilei de 26, prin totalizare au obţinut: L. N. R. 43 p.; St. Român 33 p.; Vif. Dacia 32 p.; C. F. R. 3 p.; Metropola 5 p.; C. N. R. 1 p.

Cupa „Eroul Locot Dante Gherman" a revenit clubului Ligei Navale Române la o diferenţă de 10 puncte, dovedind că priceperea, perseverenţa şi metoda d-lui Paul Stroescu, conducătorul clubului, au dat roadele unei munci eficace pe tărâmul natatiei. Pentru fanionul L. N. R. matchul de polo pe apă, a fost câştigat de clubul Viforul Dacia într'o partidă cu C. F. R. la scorul de 4—3. La sfârşitul reuniunei s'au împărţit concurenţilor premii constând din cărţi şi publicaţii ale Ligei Navale Române.

Locot.. PAUL EPUREANU

O federaţie care ştie ce vrea

Din lipsă de spaţiu s'a insistat poate prea puţin în gazeta noastră asupra succesului repurtat de F. R. S. A., organizatoare — ajutată de Liga Navală — a „Zilei Apelor".

Şi evenimentul merită o revenire, deoarece, atunci, a putut fi verificată la faţa locului concluzia unei continui munci pentru propăşirea sportului românesc.

Se ştie că, în continuarea activităţii anilor trecuţi, maiorul Bârzănescu, preşedintele federaţiei sporturilor de apă, a organizat în această vară o serie întreagă de cursuri pentru pregătirea ajutorilor instructori de înnot şi canotaj (caiac, skiff, gig, etc.).

Dintre aceste, o parte au fost încheiate, iar altele continuă şi cu ocazia „zilei apelor" atât absolvenţilor cât şi elevilor li s'a oferit prilejul unei afirmări printr'un examen serios, în faţa d-lui ministru al Marinei, — marele îndrăgostit al sporturilor de apă, — contra amiral adj. Nicolae Păiş — şi examenul dat a fost trecut cu brio.

Toţi acei cari au urmărit demonstraţiile de înnot şi canotaj, trebue să recunoască astăzi că tinerii absolvenţi au dovedit o adevărată virtuozitate şi că în marea „ofensivă a apei" pe care o pregăteşte, federaţia se poate bizui pe contribuţia lor.

De aici s'a mai desprins însă un fapt: seriozitatea pregătirii, care a dus la modelarea sau creiarea valorilor.

Valori ce au asigurat succesul „zilei apelor".

Şi pentru aceasta, conducătorii federaţiei sporturilor de apă merită felicitări.

P. E.

(Gazeta Sporturilor)

Instructorii de înnot ai F. R. S. A. la Timişoara şi Arad

La 5 Iulie au plecat spre Timişoara şi Arad câte un instructor şi subinstructor de înnot pentru a începe predarea cursurilor de înnot a tineretului etnic român din acele regiuni.

Măsura „Federaţiei Române de sporturi pe apă" este cât se poate de lăudabilă.

Trebue menţionat că ajutorii-instructorilor sunt absolvenţi ai cursurilor Federaţiei de subinstructori terminat de curând.

Au plecat la:

Timişoara: Alexandru Dobrovolnici: instructor, Popescu Caton: ajutor instructor.

Arad: Emil Ionescu: instructor, Chiriş Dan: ajutor instructor.

Cursuri de înnot pentru premilitari

Din ziua de 22 Iunie a. c. între orele 16—19 a început în mod regulat cursul de înnot al tinerilor premilitari şi extraşcolari din Inspectoratul P. P. Municipal Bucureşti şi va continua în tot cursul verii, în fiecare Luni, Miercuri şi Vineri între orele de mai sus.

Intrarea şi cursul sunt gratuite sub conducerea a doi maiştri de înnot angajaţi de Subsecretariatul educaţiei extraşcolare.

Recomandăm tuturor tinerilor premilitari şi extraşco-

lari a se înscri la acest curs în vederea angajărilor ca instructori de înnot la formaţiunile premilitare şi extraşcolare.

Inscrierile se fac la inspectoratul P. P. Municipal în strada Berzei No. 15.

Dela clubul L. N. R.

Popescu Caton, cel mai bun „brasist" al clubului L. N. R., a părăsit capitala plecând spre Timişoara, unde va avea funcţia de subinspector de înnot.

Pentru clubul L. N. R. plecarea lui Popescu Caton, constitue o pierdere însemnată. Din fericire este numai temporară.

◆

Clubul sportiv-cultural Crişana C. F. R. şi-a inaugurat de curând secţia de canotaj.

Tribuna cititorilor

D-lui *Sebastian Virgil Safianu :* Materialul pe care ni l-aţi trimis nu corespunde preocupărilor revistei noastre. Regretăm că nu poate fi folosit. Adresaţi-vă publicaţiunilor de humor.

Ragnhild Hweger a realizat din nou două victorii

ODEN. — In localitate a avut loc un concurs nautic cu care ocazie d-şoara Ragnhild Hweger, campioană mondială, după o lungă absenţă, a concurat din nou şi a realizat următoarele rezultate: 100 craul 1:07, 200 craul 2:35,8 sec.

Croaţia şi Bulgaria se vor întâlni într'un match internaţional

ZAGREB. — Federaţia de nataţie a Croaţiei a încheiat o dispută internaţională nautică cu Bulgaria pentru luna Septembrie la Sofia, cu care ocazie se va desfăşura concursuri după programul olympic care prevede şi un match de waterpolo.

Au fost recunoscute următoarele recorduri europene nautice

BERLIN. — Federaţia internaţională de nataţie a recunoscut următoarele noi recorduri europene :

Bjorn Borg 200 viteza 2:10'8".
Tatos 400 viteza 4:46.4".
Anni Kapel 200 piept 2:55.5".
Anni Kapel 400 piept 6:08.2".
Anni Kapel 500 — 7:43.4".

ASUPRA DVS.!...

. . . a lucrărilor Dvs. şi a preocupărilor Dvs. se publică adesea în cele 120.000 ziare şi reviste din lumea întreagă articole şi notiţe care vă sunt absolut necesare. Dacă doriţi să aveţi aceste articole şi notiţe preţioase, ca şi instituţiile din străinătate şi din capitala ţării noastre, adresaţi-vă şi Dvs. agenţiei

„SERVICIUL GAZETELOR"
Directori: AUREL M. ALICU şi EM. SAMOILĂ
Bucureşti I, — Str. Sf. Constantin 24 — Telefon 3-16-15

care vă dă cu plăcere orice lămurire suplimentară şi vă face — la cerere — şi probe gratuite

Ştiri din străinătate

NAVIGAŢIA MARITIMĂ

ANGLIA

Majorarea navlurilor pentru cărbuni. Ministerul Transporturilor de război a publicat o nouă listă de navluri pentru transportul cărbunilor. Navlurile intrate în vigoare la 1 Mai 1942 reprezintă un spor de circa 20 sh. de tonă pentru transporturile destinate Orientului mijlociu, pe când la transporturile destinate porturilor sud americane sunt mai scumpe cu peste 50% faţă de cele plătite înainte de 1 Mai 1942.

(*N. F. A.* Nr. 107/1942)

● *In căutare de tonaj.* Mai mult ca oricând, Anglo-saxonii sunt în căutare de tonaj, plătind preţuri foarte mari. Pe când în timpuri normale tonajul cu o vechime mai mare de 25 ani de serviciu, în mod obişnuit, era retras, astăzi Marea Britanie caută nave vechi, chiar cu o vârstă mai mare de 40 de ani.

Astfel armatorii englezi au cumpărat cu 40.000 lire sterline un vas cu o greutate de numai 1.800 tone, având vârsta de peste 20 ani. Acum cinci ani o asemenea navă n'ar fi costat nici 10.000 lire sterline.

In prezent preţul mediu de cumpărare este sub circa 300.000 dolari pentru vasele oscilând între 2000—4000 tone. Un vas vechiu, construit în anul 1896, a fost vândut Angliei, de Statele-Unite, cu 70.000 dolari la un total de 3.600 tone ; o altă navă cu un tonaj de 1.900 tone, construită în anul 1904 s'a ridicat la preţul de 150.00 dolari, iar o a treia navă, cu un total de 2.200 tone, construită în 1922, a fost plătită cu 250.000 dolari.

Alte vase vândute în contul suedez au avut preţuri diferite : un vas mic de 750 tone, construit în anul 1924, a fost plătit cu 350.000 coroane suedeze, un al doilea de 1.600 tone, construit în 1911 a fost plătit cu 650.00 coroane şi o a treia navă de 2400 tone construită în 1920 a fost vândută cu un milion coroane suedeze.

Se prevede că preţurile acestea, deşi sunt destul de mari, se vor ridica şi mai mult.

(*Il Sole* 150/1942)

CROAŢIA

Amenajarea porturilor maritime croate. Guvernul croat a hotărît să amenajeze porturile maritime Novi, Senj şi Sv. Juraj situate pe litoralul croat al Mării Adriatice dinspre Nord. Se proectează construirea unor noui locuri de acostare şi drumuri de acces. Deoarece porturile în chestiune nu posedă cale ferată cu un hinterland mai întins, construcţiunile ce se fac au numai un caracter local. In primul rând nouile instalaţiuni portuare vor dar posibilitatea unei expediţii mai rapide a transporturilor destul de numeroase, care transitează sau se transbordă prin aceste porturi. Finanţarea lucrărilor respective de construcţie este asigurată.

(*D. V. N.* Nr. 146/1942)

Aderarea Croaţiei la traficul de mărfuri dunărean. După relatări semioficiale, actualmente se duc tratative asupra aderării Croaţiei la acordul de navigaţie prelungit recent între Societăţile dunărene de navigaţie germane, italiene, române, slovace şi ungare. Acum se aşteaptă ca şi Societăţile de Navigaţie croate să adere la acordul pentru transportul mărfurilor pe Dunăre. (*N. F. A.* Nr. 106/1942)

O problemă însă o constitue preţul vaselor. Un vapor vechiu de 8.000 tone, care în anul 1939 costa 800.000 fr. elv. acum se plăteşte cu 7—8 milioane franci elveţieni.

Elveţia va avea nevoe chiar şi în timp de pace de o flotă maritimă proprie. Aceste vase trebue să servească în primul rând pentru import. O flotă compusă din 25 vapoare, având capacitatea de 200.000 tone trebue să fie suficientă, deoarece Elveţia nu doreşte să înfiinţeze linii proprii sau să monopolizeze traficul.

Este interesant, că echipajele vaselor se compun într'o foarte mare măsură din marinari elveţieni, unele chiar cu 50%.

(*D. V. N.* Nr. 115/1942)

FRANŢA

Noua lege de administrare a porturilor. De curând s'a promulgat o lege nouă cu privire la administraţia porturilor maritime franceze. Ca urmare pentru fiecare port maritim mai mare s'a numit câte un comandant al marinei. In atribuţiunile acestor comandanţi, pe lângă îngrijirea siguranţei porturilor şi al vapoarelor, se cuprind, între altele, ordonarea directivelor generale pentru supravegherea vaselor şi coordonarea tuturor instalaţiunilor de porturi.

Deasemenea sunt supuse acestui organ serviciul de pilotare şi serviciul de şlepuri. Pentru conducerea instalaţiunilor şi lucrărilor technice în raza porturilor rămâne responsabil directorul portului respectiv care este subordonat Ministerului de Comunicaţii.

(*Schw. V. T. Ztg.* Nr. 12/1942)

GERMANIA

Grup economic de construcţii navale. Grupul de specialitate construcţiuni navale din grupul economic „construcţiuni de oţel şi fer", a fost transformat printr'o ordonanţă a ministerului german de economie naţională într'un grup economic de construcţiuni navale. Grupul economic construcţiuni navale din Hamburg este recunoscut ca singurul reprezentant al acestei ramuri de economie. Grupul economic construcţiuni navale poate să ia măsuri pentru reglementarea pieţii numai cu consimţământul Ministerului Economiei Naţionale a Reichului. Acestui grup economic i se subordonează toţi întreprinzătorii şi toate întreprinderile (persoane fizice şi juridice), care produc în uzine: vase de război de tot felul, vase din fier, lemn, beton armat sau alte materiale combinate pentru navigaţia maritimă de coastă şi fluvială, părţile plutitoare pentru instalaţiunile de suprafaţă (ca drage, instalaţiuni de transbordare), vapoare de pescuit, bărci pentru vânatul balenelor, bărci de pescuit scrumbii, ca şi orice alte vase asemănătoare care servesc la pescuit, instalaţiuni de docuri plutitoare, etc. Conducătorul grupului de industrie este autorizat să înfiinţeze în cadrul grupului economic construcţiuni de vase, câte un grup de specialitate: „şantiere navale maritime" şi „şantiere navale fluviale". Ordonanţa a intrat în vigoare la întâi Aprilie 1942.

(*B. B. Ztg.* Nr. 256/1942)

ITALIA

Amenajarea portului Brindisi. Comisiunea bugetară a Senatului italian a examinat noul proect de buget pentru lucrările publice. Cu toate restricţiunile impuse construcţiunilor din cauza războiului, s'a hotărît să se execute o mulţime de lucrări importante din punct de vedere economic. In primul rând va fi reparat şi lărgit portul Brindisi care a devenit un port însemnat de transbordare ca urmare la întinderea spaţiului italian în Peninsula Balcanică. De altfel şi oraşul Brindisi a câştigat în importanţă, tocmai pentru motivul de mai sus. Se vor întreprinde lucrări care vor corespunde progresului economic al acestui oraş. In continuare, pe cât este astăzi posibil din cauza războiului, se urmăreşte problema apeductului din Apulia.

Ministrul italian al Lucrărilor Publice a accentuat în discursul său că proectul de buget pentru construcţiunile de şcoli a fost mult mărit. In anul trecut Statul fascist a cheltuit aproape 1,5 miliarde lire pentru construirea şcolilor primare şi secundare şi 90 milioane lire pentru construcţiunile universitare. Această sumă se majorează din nou cu 200.000.000 lire. Este interesant de notat, că în cursul exerciţiului bugetar trecut au fost construite 10.300 locuinţe populare. Actaulmente s'au pus la dispoziţie 870.000.000 lire pentru mărirea acestor planuri. (*B. B. Ztg.* Nr. 250/1942)

BULGARIA

Un plan de cinci ani pentru desvoltarea flotei bulgare. Traficul de mărfuri pe Dunăre capătă o tot mai mare importanţă. Datele oficiale arată că din 1939 sunt transportate pe Dunăre anual 8-12 milioane tone mărfuri, de către 2881 şlepuri cu 1,68 milioane tone şi 480 remorchere. Până în anul 1939 Bulgaria participa la flota dunăreană cu 12 vase cu motor şi aburi, 27 şlepuri şi 12 vase-cisterne totalizând 26.000 tone; o participare deci în procent de numai 1,5%. După 1939 au mai apărut patru vase moderne de marfă, care fac traficul între Bulgaria şi Germania. Pentru înviorarea acestui trafic de mărfuri tonajul naval bulgar este insuficient. De aceia navigaţia bulgară a întocmit un plan de 5 ani, care prevede construcţia a 50 şlepuri noui, 8 remorchere, trei vase mici de călători, un doc pentru reparaţii şi câteva pontoane. Acest plan va fi pus în aplicare imediat. Cheltuelile da construcţie se ridică la 700 milioane leva.

ELVEŢIA

Calea de navigaţie între Basel-Constanţa. Uniunea societăţilor de navigaţie Rin-Lacul Constanţa a întocmit o dare de seamă anuală pe 1941, din care rezultă că s'a studiat un proect pentru amenajarea unei căi de navigaţie cu vase mari dela Basel până la lacul Constanţa. Proectul a fost chiar supus autorităţilor germane competente. In afară de stăvilare, pentru care elveţienii recomandă dimensiuni mai mici, cercurile interesate sunt de acord asupra amănuntelor proectului. (*D. V. N.* Nr. 117/1942)

● *Calea fluvială de navigaţie Locarno-Veneţia.* Opinia publică din Elveţia discută din nou despre proectul unei căi de navigaţie fluvială care ar începe dela Lago-Maggiore prin valea fluviului Tessin şi ar ajunge la Milano. In Milano acest canal va avea legătură cu o altă cale fluvială de navigaţie al cărei proect a fost aprobat de guvernul italian şi care va duce dela Milano prin valea fluviului Pad până la Veneţia. Lungimea căei de navigaţie Locarno- Veneţia va fi de 682 Km. Această cale fluvială va fi amenajată pentru navigaţia vaselor de 600 tone.

Conferinţele între autorităţile competente elveţiene şi italiene privitoare la acest proect decurg în mod satisfăcător. Problema participării financiare a Elveţiei la cheltuelile de construcţie sunt, probabil, pe primul plan. Deşi canalul proectat se află exclusiv pe teritoriul italian, realizarea canalului, prin legătura sa cu Lago Maggiore, ar putea să aducă avantaje economice importante pentru cantonul elveţian Tessin care are o situaţie nefavorabilă din punct de vedere al comunicaţiilor. Se speră că prin acest canal se va inviora traficul de tranzit spre Germania. In acest scop portul din Locarno va fi amenajat după exemplul portului Basel de pe Rin.

(*D. V. N.* Nr. 117/1942)

Flota maritimă elveţiană. Elveţia posedă actualmente un tonaj maritim de circa 50.000 tone vase comerciale. Portul lor de bază este Lissabona. Serviciul de aducere şi ducere a mărfurilor dela şi spre Lissabona se face cu vase de cabotaj prin Genova sau cu autocamioanele puse în circulaţie în acest scop între Elveţia—Lissabona sau Genova.

După cum a declarat directorul societăţii de armatori elveţieni, Elveţia depune toate sforţările pentru mărirea flotei sale.

FRANȚA

Canalizarea cursului superior al Ronului. Intr'una din ultimele şedinţe ale Consiliului de Miniştri al Franţei s'a discutat din nou între alte proecte de navigaţie fluvială şi proectul de canalizare a fluviului Ron, pentru care urmează să se facă propuneri reale, în cel mai scurt timp. Activarea politicei franceze privitoare la Ron, ca o consecinţă firească a canalizării acestui fluviu, a produs şi în Elveţia o vie satisfacţie. Planul sectorului transelveţian al Ronului care este de multă vreme pregătit pentru a fi pus în lucru între Lacul Geneva-Rin, va avea un sens economic numai atunci când canalul respectiv din Elveţia va constitui o porţiune a unei legături fluviale mai mari Ron-Rin, realizând astfel mai mult decât o simplă legătură a Elveţiei de Vest şi Nordvest cu reţeaua căilor de navigaţie fluvială din Europa Centrală. In Elveţia se crede că lucrările preliminare din Franţa pentru canalizarea cursului superior al Ronului vor fi accelerate spre a părăsi stadiul proiectelor fără de răspundere şi a putea păşi în fine la convenţiuni practice.

(*B. B. Ztg.* Nr. 250/1942)

ITALIA

Proectul unui canal Dunăre-Adria cu un tunel de 30 km. lungime sub munţii Carst. După ce s'a hotărît construirea unui canal Milano-Pad-Veneţia în cadrul nouei ordine din Balcani s'a luat în discuţie proectul unei legături între Dunăre şi Adria, pentru a se lega comunicaţiile fluviale ale Padului cu cele ale Dunării. In legătură cu acest proect s'a studiat şi cursul noului canal fluvial, care ar porni dela gura fluviului Isonzo, care este legată cu reţeaua fluvială veneţiană prin canalul litoral şi ar urma fluviul Vipacco atingând printr'o serie de instalaţiuni de stăvilare o înălţime de circa 300 m. peste nivelul mării.

Mai departe va fi construit un tunel de aproape 30 km. lungime care va străpunge munţii Carst şi va ieşi la Veronico depe partea situată în valea fluviului Sava, unde canalul va da în fluviul Fiumara dela Lubliana, un afluent al fluviului Sava. De aici navigaţia va folosi fluviul Sava până la Dunăre.

(*Süddeutsche Wasserstrassen* Nr. 1/1942)

SERBIA

Infiinţarea unei Societăţi de navigaţie fluvială. Cu sediul la Belgrad s'a înfiinţat recent Societatea de navigaţie „Labud" cu un capital de 2 milioane dinari. Aceasta se va ocupa cu transportul mărfurilor pe Dunăre.

Consiliul de Administraţie numără între membri săi şi pe R. Kronholz, reprezentantul firmei Schenker et Comp. din Belgrad.

(*Schweizerische Verkehrns Ztg.* Nr. 9/1942)

STATELE - UNITE

Lipsa de oţel paralizează construcţiunile de vapoare. Declaraţiile optimiste ale amiralului nord-american Stark, care a sosit la Londra, asupra realizărilor şantierelor navale din Statele Unite au fost combătute de un şir de declaraţiuni obiective ale presei nord-americane. Insuşi Roosevelt a trebuit să admită în ultima sa conferinţă de presă că producţia actuală de oţel din U. S. A. nu poate nici pe departe să realizeze cifrele fantastice ale programului de construcţiuni navale. Amiralul Land, care este răspunzător pentru construcţiunile navale din U. S. A. afirmă că întârzierea realizării programului se datoreşte desinteresării lucrătorilor şi conducătorilor din şantiere. Preşedintele Statelor Unite este însă de părere, că lipsa de oţel este singurul motiv care paralizează construcţiunile navale. Uzinele de oţel suferă mai ales din cauza lipsei de fier vechi. Spre a înlătura această lipsă au fost luate mai multe măsuri drastice. Astfel după relatările ziarului „New-York Sun" vor fi demolate şi retopite ca fier vechi şinele căilor ferate scoase din uz. Aceeaşi măsură se aplică şinelor de tramvai din New-York şi alte oraşe, care au desfiinţat tramvaiele de ani de zile. In acest scop vor fi stricate toate străzile, deoarece între timp şinele au fost acoperite cu păturі groase de asfalt. Din 30 de milioane de autovehicule particulare aflate în Statele Unite în cursul acestui an vor fi întrebuinţate ca fier vechi aproximativ 18 milioane de autovehicule dacă nu vor mai avea anvelope, benzină sau alte părţi care nu pot fi înlocuite în timp de război. Se crede că în acest mod se vor câştiga 15 milioane tone de fier vechi. Un număr de 20.000 de cimitire de autovehicule din Statele Unite trebuie să predea uzinelor de oţel până la 30 Iunie toate rezervele lor de fer vechi.

Lipsa de oţel, după relatarea aceluiaşi ziar, are o influenţă mare şi asupra multor alte evenimente ale vieţii zilnice. Ziarul crede că din cauza lipsei maşinilor agricole recolta va fi periclitată dacă agricultorii vor produce ca până acum.

Deasemenea Societăţile de căi ferate, deşi li se pretinde sforţări uriaşe, nu primesc noi vagoane pentrucă nu există oţel.

După cum relatează revista „Times" din New-York se spune că societăţile de căi ferate au nevoie de peste 130.000 vagoane.

Dela început, Oficiul producţiei de război a aprobat construirea a 18.000 vagoane, dar pe urmă a anulat această aprobare, deoarece tot oţelul produs în America trebue să fie folosit pentru construirea vaselor şi pentru producţia materialului de război. Acelaşi lucru se referă şi la cele 1200 locomotive noui cerute de societăţile feroviare. O altă măsură importantă este interzicerea construcţiunilor de case. Construcţiunile începute trebuesc să fie suspendate chiar dacă există materialul necesar pentru terminare, deoarece acest material se consideră rechiziţionat în vederea producţiei de război. In principiu s'au interzis şi instalările de noi telefoane, deşi numai la New-York a fost cerută instalarea a 200.000 de aparate. Oficiul producţiei de război crede că va putea să economisească în acest fel câteva zeci de mii de tone de plumb, oţel, aramă, zinc şi cauciuc.

(*Berliner Börsen Zeitung,* Nr. 210/1942)

● *Proectul unui nou tip de vas de transport.* La Ministerul Marinei s'a depus proectul pentru construirea unui nou tip de vas de transport care va fi acţionat cu motoare de automobil. Noul vas de transport de 270 picioare lungime, 40 picioare lăţime şi 10 picioare pescaj, prezintă mai mult forma unui şlep decât a unui vas maritim. Capacitatea de încărcare a acestui vas va fi de 15.000 tone, acţionat fiind de 16 motoare de automobil cu benzină şi având o forţă totală de 1700 C. P. Motoarele sunt aşezate sub puntea de comandă. Noul tip de vas este numit „Sea Otter". Costul construcţiunii este evaluat la circa 15.000 dolari. Echipajul lui se compune din 12 oameni, iar carburanţii ce se pot lua sunt suficienţi pentru un parcurs până în Anglia şi înapoi. Motivul principal pentru construirea acestui nou tip de vas este explicat ca o cerere pentru angajarea întregei capacităţi a industriei de automobile în industria de război.

Pentru inventivitatea cu care Statele Unite s'a apucat să realizeze programul de construcţiuni navale se dă ca exemplu tipic, rezultatul dat de o firmă din regiunea San-Francisco. Şantierul respectiv înfiinţat de un an, scoate un vas de transport de 10.500 tone la 2 zile. Producţiunea acestui şantier va fi mărită, începând cu luna viitoare la un vas pe zi.

(*Schweizerische Verkehrs-und Tarif ztg.,* Nr. 9/1942)

UNGARIA

Amenajarea portului dunărean Ujvidek. Asupra proectelor de amenajarea portului dunărean din Ujvidek s'a vorbit şi anul trecut. Societatea porturilor libere dela Csepel, sub administraţia căreia cade şi portul Ujvidek, a început în cursul iernii trecute amenajarea instalaţiunilor portuare şi mai ales a instalaţiunilor pentru descărcarea rapidă a mărfurilor lichide. In conformitate cu alte proecte, se va amenaja şi zidul cheiului din portul de iernare şi se va aduce o macara din portul Komaron. Afară de aceasta vor fi reparate instalaţiunile de căi ferate înguste aflate în regiunea portului, iar antrepozitele existente vor fi amenajate potrivit cerinţelor moderne.

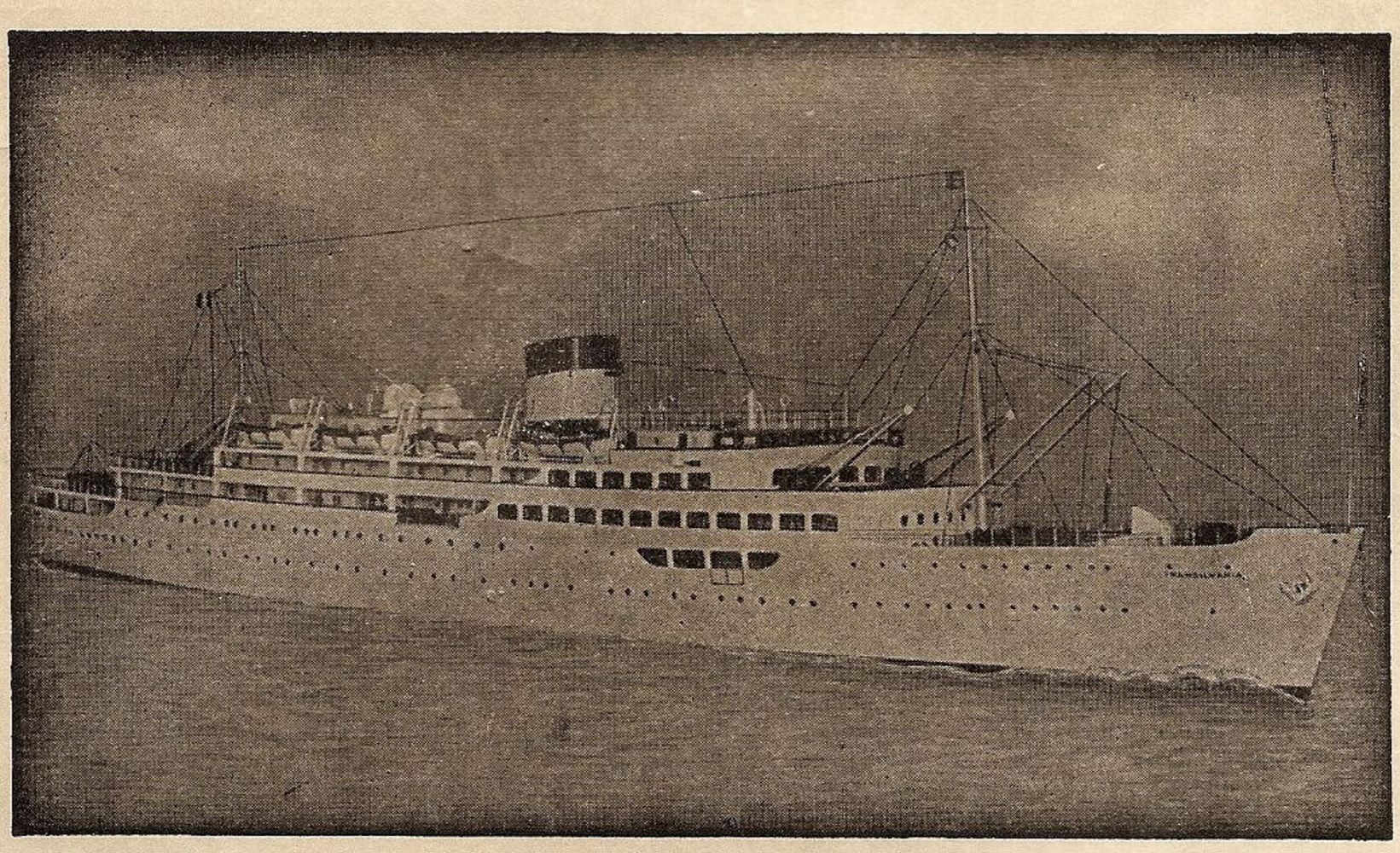
(*N. F. A.* Nr. 80/1942)

SERVICIUL MARITIM ROMÂN

(S. M. R.)

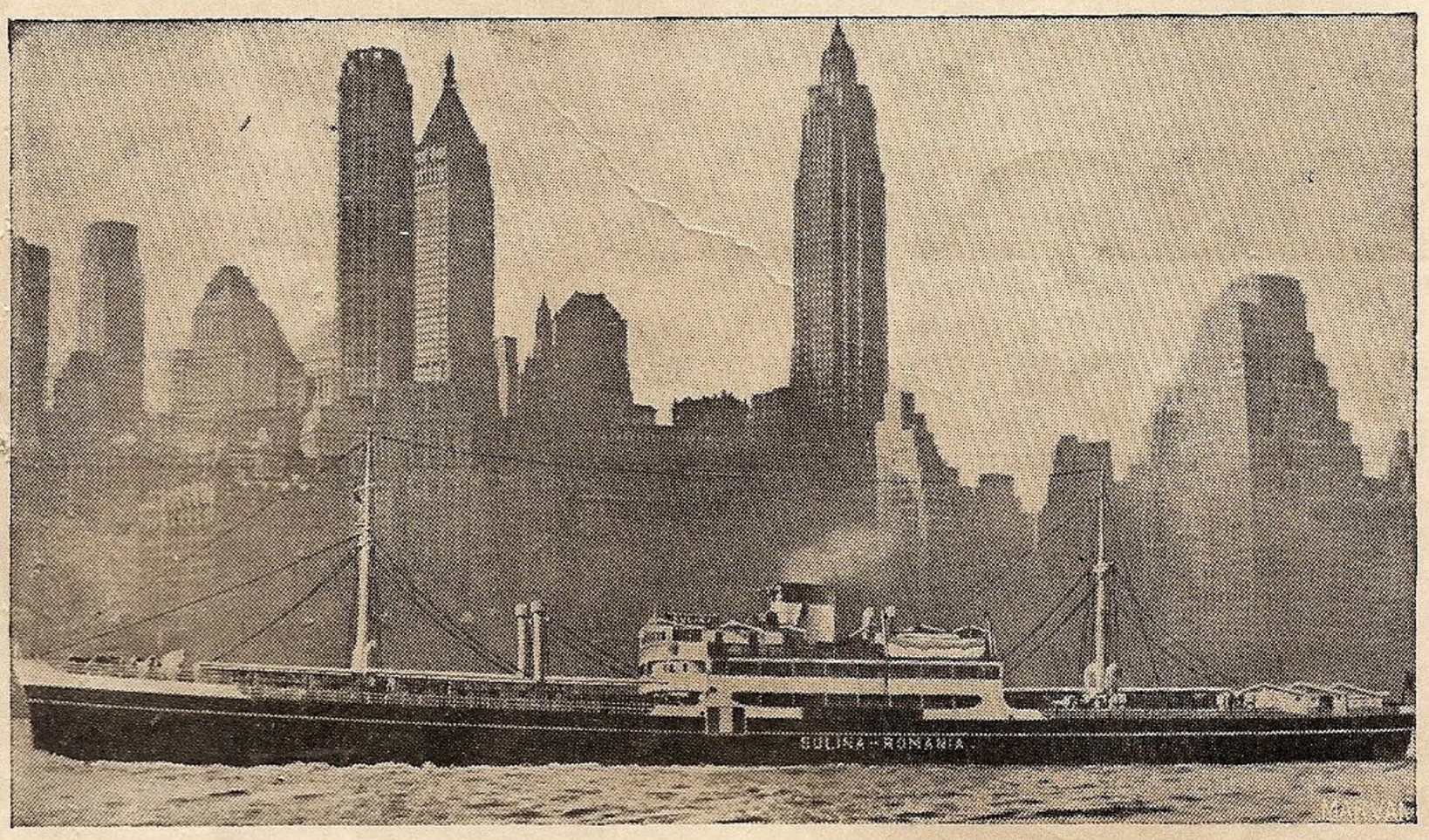
DIRECȚIUNEA GENERALA:

BUCUREȘTI, B-DUL TAKE IONESCU, No. 1—3, Telef. 5.20.60 și 3.22.61



Vaporul „TRANSILVANIA“

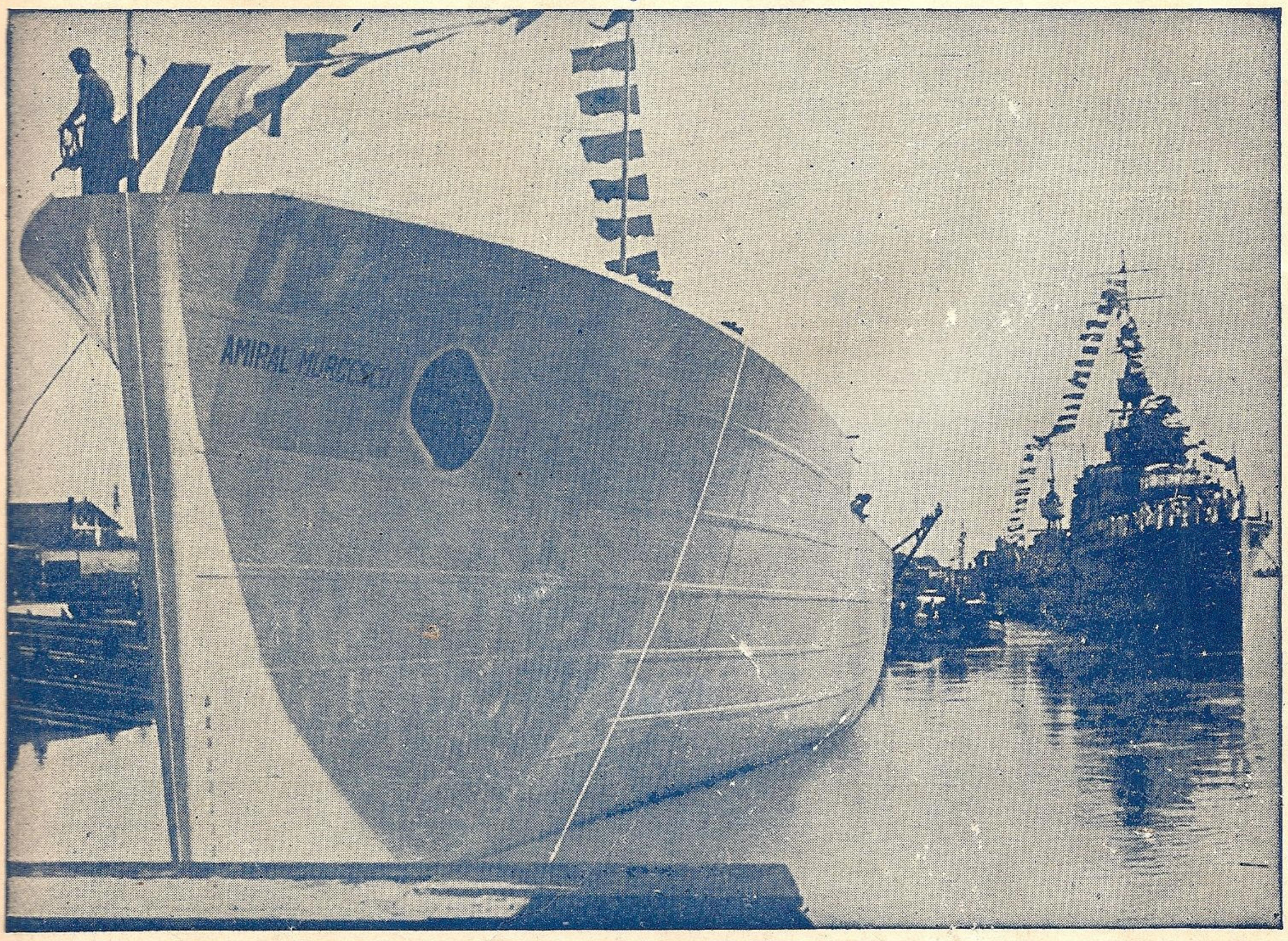
La reluarea navigaţiei va deservi, cu vapoare rapide de pasageri şi mărfuri, linia Mediterana Orientală, (Levant) şi Mediterana Occidentală, cu plecări regulate din Dunăre şi Constanţa.



Vaporul „SULINA“ la New-York

ȘANTIERELE NAVALE GALAȚI

Direcțiunea Generală
B U C U R E Ș T I
Str. I. G. Duca 33
Tel. 2.18.26



VASE DE RASBOI * VASE COMERCIALE

Șantierele
G A L A Ț I
Str. Arsenalului 4
Tel. 27.65

INSTITUTUL DE ARTE GRAFICE „MARVAN" S. A. R. — BUCUREȘTI

LEI 40

I G A
AVALĂ
OMÂNĂ

...GANA MORALĂ ŞI JURIDICĂ

...Cheia mântuirii noastre ...te drumul Dunării spre ...rea largă..."

(M. KOGĂLNICEANU)

PROVA UNUIA DIN VICTORIOASELE NOASTRE DISTRUGĂTOARE

MAREA NOASTRA

REVISTA PENTRU PROPAGANDĂ, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

ANUL XI, Nr. 9—10 **SEPTEMBRIE-OCTOMBRIE**

MAREA NOASTRA

REVISTA LIGII NAVALE ROMANE

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

Inscrisă în reg. de publicaţiuni periodice al Trib. Ilfov sub nr. 367/938

APARE LUNAR

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine, navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroaviaţie, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice.

Intemeiată de (†) JEAN BART — Director : Comandor A. NEGULESCU — Secretar : ION MUCHE

Numărul 9–10

Redacţia şi administraţia : SEDIUL LIGII NAVALE ROMÂNE
Strada Spiru Haret no. 6 — Bucureşti, II — Telefon 5.71.08.

Septembrie / Octombrie 1942

CUPRINSUL:

L. N. R. Răsare soarele şi pentru marină . . . . pag. 189
Telegrame de felicitare . . . . . „ 190
C. Amiral Adj. N. Păiş: Cuvânt către marină . . . „ 192
Avocat Calust Asvadurov: 15 August 1942 . . . . . „ 194
* * * De ziua marinei . . . . . „ 195
* * * Cum a fost sărbătorita Ziua Marinei . . „ 201
Prof. N. Daşcovici: Politica Rusească la gurile Dunării şi Marea Neagră . . . . . „ 217
Căpitan Ion Tocineanu: Angajamentul Naval . . . „ 220
C-dor A. Roman: Ocolul Mediteranei . . . . . „ 225
Cronicar: Răsboiul aero-naval . . . . . „ 228
Von Kube: Inamicii . . . . . „ 231
Al. Bilciurescu, Mircea Dem. Rădulescu etc.: Versuri „ 237
Scarlat Preajbă: Recenzii . . . . . „ 239
* * * Informaţii din ţară . . . . . „ 243
Lt. Paul Epureanu: Cronica sportivă . . . . . „ 248
* * * Ştiri din străinătate . . . . . „ 250

Preţul abonamentelor pe un an:

Pentru instituţii, intreprinderi, agenţii . . . . . Lei 1000

Pentru particulari . . . . . „ 500
Pentru străinătate preţul dublu

Membrii Ligii Navale Române primesc revista GRATUIT în schimbul cotizaţiei de 240 lei membrii majori, ofiţeri activi şi pensionari;
120 lei membrii minori, funcţionari inferiori, studentii, maeştrii militari, subofiţerii activi, pensionari şi comerciali.

Membrii familiilor celor înscrişi în categoriile de mai sus, vor plăti pentru a fi membri ai L.N.R., o cotizaţie de 60 lei fără a primi revista. La înscriere se mai plăteşte 120 lei pentru carnet, insignă şi statut.

Cotizaţia specială pentru tineretul şcolar, universitar şi muncitoresc, (élevi şi premilitari) este de 60 lei anual, primind în schimb GRATUIT revista „MAREA NOASTRĂ PENTRU TINERET". La înscriere se mai plăteşte 100 lei pentru carnet, insignă şi statut

Plata articolelor: Articole originale . 300 lei pagina
Compilări, recenzii 150 „ „
Traduceri . . . . 100 „ „

Articolele vor fi scrise pe o singură faţă, iar desenurile separat executate cu tuş negru.

L I G A N A V A L Ă R O M Â N Ă

DE SUB INALTA PREȘIDENȚIE DE ONOARE A

M. S. REGELUI MIHAI I AL ROMANIEI

SEDIUL CENTRAL: STRADA SPIRU HARET No. 6, BUCUREȘTI II

Vă iubiți țara ?
Vă sunt dragi apele noastre, — râuri, fluvii, marea ?
Aveți admirație pentru marinarii noștrii ?

Inscrieți-vă în LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ, care luptă pentru îndrumarea și încurajarea ori cărei activități naționale marinărești și pentru desvoltarea puterii maritime române.

Cotizațiile anuale sunt: 240 lei membrii majori;
120 lei membri funcționari inferiori, studenți.

Fiecare membru primește **GRATUIT** revista „Marea Noastră", organul de propagandă al L. N. R., cu suplimentele ei.

Membrii familiilor celor înscriși în categoriile de mai sus, vor plăti o cotizație de 60 lei fără a primi revista.

La înscriere se mai plătește 120 lei pentru insignă, carnet și statut.

Cotizația anuală a membrilor JUNIORI (sub 21 ani) este de:

60 LEI

în schimbul căreia primesc **GRATUIT** revista „Marea Noastră pentru tineret".

La înscriere se mai plătește 100 lei insigna, carnetul și statutul.

Cei cari doresc a primi și revista „Marea Noastră" vor plăti o cotizație de 120 lei în loc de 60.

T A R I F U L P U B L I C I T Á T E I :

	1/1	1/2	1/4 pagină
Una lună	2.500.—	2.000.—	1.500.—
3 luni	7.000.—	5.000.—	4.000.—
6 „	12.000.—	8.000.—	6.000.—
12 „	20.000.—	15.000.—	10.000.—

Buletinele, gazetele și revistele primite la Biblioteca L. N. R.

Buletine: Buletinul Pisciculturii românești; Economia; Correspondence economique roumaine; Antigaz; Buletinul Bursei București; Buletinul Direcțiunii Dunării Maritime; Buletinul demografic al României; Buletinul Muzeului Militar Național; Buletinul Muncii.

Gazete: Viața; Vremea; Cuvântul Mareșalului; Gazeta Transilvaniei; Focșanii; Avântul; Gazeta Cărților; Dacia; Progresul.

Reviste române: România Aeriană; Finanțe și Industrie; Muncitorul român; C. A. M.; Răsăritul; Glasul Tineretului; Revista Soc. științifico-literare Tinerimea Română; Cronica Romanului; Revista Fundațiilor Regale; Revista de Igienă Socială; România Militară; Revista Aeronauticei și Marinei; Revista Infanteriei; Natura; Corespondența economică; Convorbiri literare.

Reviste streine: L'Illustration; Journal de la Marine Marchande; Signal; Tempo; Koralle; Till Rors, L'Illustrazione Italiana; La Moto-Nautica Italiana; L'Italia Marinara.

FILIALELE L. N. R.

Localitatea	Președinte	Sediul
1. Bălți	Lt.-col. P. Hanciu	
2. Brăila	General Avramescu	La Grupul nav. grănic.
3. Brașov	Consilier Gh. Diaconescu	La Insp. Preg. Prem.
4. C.-Lung (Muscel)	Col. Ba[illegible] Zaharia	La Comenduirea Pieței
5. Calafat	G. Giui[illegible], avocat	La căpitănia portului.
6. Călărași	Eugen Cialâc	La căpitănia portului.
7. Cahul	Col. D. Dobrescu	
8. Caracal	Prof. Crăciun Pătru	Lic. Ioniță Asan
9. Cernăuți	G-ral Const. Buniș	
10. Cetatea Albă	Lt. Col. Ghețaru	La tribunal (grefă).
11. Chișinău	G-ral Popescu M. C.	La Comenduirea Pieței.
12. Constanța	C-dor P. Zlatian	La Hotel Carol
13. Corabia (Romanați)	Lt.col. Th. Căpitănescu	La căpit. portului Corabia.
14. Berezeni (Fălciu)	Ștefan Blănaru, primar	La primăria comunei.
15. Călmățui (Fălciu)	Ilie Rotaru, primar	
16. Drânceni (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei.
17. Fălciu (Fălciu)	Iacob Filipescu, primar	La primăria comunei.
18. Grozești (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei.
19. Lunca Banului (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei.
20. Scopoșeni (Fălciu)	Gh. Popa, primar	La primăria comunei.
21. Stănilești (Fălciu)	Enache Oancea, primar	La primăria comunei.
22. Vetrișoaia (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei.
23. Galați	Dan Sărățeanu	Str. Plantelor, 8
24. Giurgiu	Col. T. Ghigorț	La Șc. de Piscicultură
25. Hottin	Col. Const. Șerbănescu	
26. Iași	G-ral Hugo Schwab	La c-dt. regiunei teritoriale
27. Ismail	Col. Atanasiu Sergiu, prefect	
28. Piatra-Neamț	Lt.-col. I. Teodorescu	La prefectura județului
29. Pitești	G-ral Vintilă Davidescu	La comand. brigăzii
30. R.-Vâlcea	G-ral Olimpiu Stavrat	La comand. garnizoanei
31. Roman	G-ral C. Constantinescu	La comand. garnizoanei
32. Sighișoara	Col. G. Grecescu	La prefectura județului
33. Slatina	G-ral Aurel Aldea	La comand. garnizoanei
34. Soroca	Maior A. Ursu	
35. Sulina	Ing. C. Burghele	La cercul marinei
36. Tg. Lipcani (Hotin)	Col. Const. Șerbănescu	
37. Tg. Ocna	Col Eonescu	La Căminul Cultural „C. Negri"
38. Tg. Ungheni (Iași)	Lt.-col. Buhancă Ioan	
39. Timișoara	D. Insp. general Gh. Hodoroabă prefectul județului	La căpitănia portului
40. Tulcea	Eracle Asan	La Cercul Militar
41. T. Măgurele	Lt.-col. Laurențiu Nicolau	La căpitănia portului
42. T. Severin	V. Netta	La șantierul naval

MEMBRII L. N. R. sunt rugați a comunica telefonic sau prin scris ori de câte ori nu primesc revista și ori ce schimbare de adresă. La fiecare expediție aproape 10% din reviste sunt înapoiate cu mențiunea „necunoscut la adresă".

Adresa Centralei este: Str. Spiru Haret, 6, București II, Telefon 5.71.08.

Apel către camarazi

Rolul Ligii Navale Române și rostul publicațiilor noastre se știe că este propaganda pentru răspândirea și întărirea spiritului marinăresc în massa mare a celor cari iubesc marea și marina, dar nu o cunosc—mai ales tineretul.

La această muncă, nu trebue să se înhame numai un număr restrâns, care formează comitetele de conducere, ci TOȚI CAMARAZII, trimițându-ne articole, amintiri, fapte demne de remarcat, glume, anecdote, ca eșind din izolare să facem cât mai cunoscute viața și marina noastră.

Publicațiile noastre se adresează tuturor, dar trebuesc să fie scrise cât mai mult de marinari. Pentru a le răsplăti munca, s'a aprobat un spor la colaborare.

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.

PE BAZA CARNETELOR DE IDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1942

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 20% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20.
S. R. D.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.
N. F. R.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.

SPORT, BASINURI ŞI LACURI

STRANDUL FLOREASCA: numai în zilele de lucru, cu 25 lei de persoană, la vestiar.
STRANDUL TEI: în toate zilele, 15 lei de persoană.
LACUL HERĂSTRĂU, 50% în zilele de lucru, până la ora 16.
STRANDUL „LIDO": Membrii L.N.R. vor plăti 60 lei plus 13 lei taxele legale în loc de 97 lei.
BĂILE EFORIEI B-dul Elisabeta 5, baie lux, lei 57 în loc de 97 lei; baie cl. I lei 47 în loc de 72 lei.
BAIA MOŞILOR, Str. Câmpul Moşilor 2, tel. 2.50.30, acordă următoarele reduceri: putina, în loc de 84 lei se va da cu 57; aburul, în loc de 64 lei, 47 lei.
BĂILE MELTZER, Str. Căuzaşi 16, tel. 4.91.78, acordă următoarea reducere: 46 lei în loc de 62 lei la băile de aburi cl. I-a.
ADMINISTRAŢIA LACULUI PARCUL CAROL I, acordă 25% pentru membrii L.N.R.

HOTELURI

UNION, Str. Ar. Briand, 6, 10%.
IMPĂRATUL TRAIAN, Cal. Griviţei 177, 20% reducere din tarif.

RESTAURANTE, BERĂRII — COLONIALE

RESTAURANT CONTINENTAL Regala 2, 10%.
MOTT & FILS S. A. Str. Puţu cu apă rece No. 53—57. 10% reducere.
REST-BAR „VIŞOIU" (şosea) P. S. Aurelian 48, 10% reducere.
RESTAURANT „OITUZ", str. Halelor, 27, 10% la consumaţie.
RESTAURANT „MUNŢII BALCANI" (Str. Halelor 29), 10% reducere la consumaţie.

LIBRĂRII

Ziarul UNIVERSUL, Brezoianu, 23-25, librărie şi papetărie 10%.
LIBRARIA „SILVESTRU", Cal. Moşilor 264 acordă 10%
OFICIUL DE LIBRĂRIE, Librăria Societăţii Cooperative, din B-dul Elisabeta, 60, acordă o reducere de 10% la cărţi şi articole de librărie.

SOBAR

D-l PETROIU FLOREA Str. Cpt. Vasiescu Iosif (fostă Ceairului) 136, sobar de teracote cl. I-a acordă o reducere de 20%.

MEDICI, FARMACII

Dr. G. SARBULESCU, Genito-urinare, sifilis, boli de femei, operaţiuni, B-dul Elisabeta No. 95 A, 20% reducere din onorariu obişnuit.
FARMACIA BRUSS (Brădeanu) Elisabeta, 5 : 5% specialităţi, 25% reţete medicale.
FARMACIA „ELECTRA" M. Sceopol, Str. N. Bălcescu 14, 25% reţete, 5% specialităţi.
PARFUMERIA „POMPEIU" Str. Cojocari, Articole de parfumerie şi droguerie 10%.
Dr. MIRCEA LUNGU, boli interne, de femei genito-urinare, venerice, reducere 40% din onorariul de consultaţii şi tratamente.

MATERIALE ELECTRICE — RADIO

Ing. GH. CREŢU Regală 16, 10% reducere.
RADIO-VOX Str. Regală, 11, 10% reducere, aparate radio pieţe detaşate, laborator technic.
„ELECTRO - CONSTRUCTOR", Cal. Griviţei 307, acordă 10% reducere la cumpărături şi reparaţiuni.

MAGAZINE

PRIMUS Art. de porţelanuri şi sticlărie, Academiei 25, 10%.
MAGAZINUL „MAX" — Incălţăminte, Str. Smârdan, 41, 5%.
RADU TEODORESCU, Manufactură, Calea Victoriei No. 81. 5%
POSTĂVĂRIA „ARTEXT" Şelari No. 2, 10% reducere.
MAGAZINUL „LA PETRICĂ", Calea Griviţei 154, încălţăminte, galanterie şi mărunţişuri, 10%.
THOMAS ETIENNE Virgiliu 22, Telef. 3.26.01, 10% reducere.
CEASORNICĂRIA PAX (Calea Griviţei 107), acordă 15% reducere pentru orice cumpărătură.
FRIZERIA „CERCUL MILITAR, Str. Sărindar 1, acordă 30%
BOLERO magazin de încălţăminte, str. Carol, 4, 5%.
FOLLA Z. PETRU, Birou de import-export şi comerţ de pielărie. Cal. Moşilor 98, acordă 10% asupra oricărui fel de cumpărături.
M. STOLESU, Magazin de încălţăminte, Str. Mihai Vodă Nr. 7, oferă 10% reducere la cumpărături şi reparaţii.

FOTOGRAFI şi TIPOGRAFI

FOTO ROYAL, Bul. Elisabeta 8, 10% reducere.
LA AMATORUL FOTOGRAF, Str. Biserica Enei 20, developatul gratuit la materialul negativ cumpărat, 10% la accesorii sau lucrări.
„LITERA" — Proprietar c-dor (r) N. Sablin, Str. Mântuleasa 31 tel. 5.59.14, 15% reducere.
FOTO AURORA (Stela Duţă), Şos. Ştefan cel Mare. 36, 10% comenzi şi 5% cumpărături.
TIPOGRAFIA „SILVESTRU", Cal. Moşilor 264 acordă 10%

CINEMATOGRAFE

CINEMA MARNA: Reducere cu 7 lei la bilet la partere şi balcon I.
CINEMA DIANA: Două locuri cu 30 lei în zilele de lucru.
CINEMA BIRUINŢA (B-dul Elisabeta 2); bilete cu preţuri reduse: 45, 39 şi 29 lei.
CINEMA MARCONI (C. Griviţei 137): 33 lei partere în loc de 43 lei.
CINEMA AMERICAN, (Cal. Moşilor, 221): Cu 25 lei de persoană sau 45 lei două persoane.

BRAŞOV

LIBRĂRIA ŞI PAPETĂRIA „JUPITER" Biaciu şi Popica S. N. C., Strada I. G. Duca Nr. 21, acordă 10% reducere.

BRAILA

FOTO-ARTE MAX KOTTNER, str. Regală 10, reducere 10%.
FARMACIA C. IONESCU-BERECHET, str. Regală, specialităţi 10%, reţete preparate 20%.
MEDIC D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU, Bulevardul Cuza, plombe, extracţii, lucrări 10% reducere.
LIBRĂRIA MODERNĂ, Str. Regală, 10% reducere.
COFETĂRIA FRANCEZĂ, Piaţa Sf. Arhanghel, 10% reducere.
TENIS CLUB, Grădina mare, intrare la patinaj 10%.
CLUBUL CICLISMUL, Parcul sportiv Regele Carol I, intrare 10% reducere.
FARMACIA „SF. PANTELE", Str. Regală Nr. 26, oferă medicamente cu reducere de 10% şi reţete preparate cu 20%.
D-l ŞTEFAN DIACONESCU, din Str. Regală No. 109, oferă încălţăminte cu o reducere de 10%.
D-l JEAN POPESCU din Str. Regală Nr. 51, oferă medicamente cu reducere de 5% şi articole de parfumerie cu 10%.
D-l CONSTANTIN PAPACANARIS, Str. Regală 105, oferă articole de cofetărie cu reducere de 10%.
D-l HARALAMBIE VASILIU, patronul tipografiei „Dunărea", oferă o reducere de 10% pentru tot felul de imprimate.
D-l NICOLAE MOLDOVEANU, din Halele Centrale, oferă peşte de tot felul cu o reducere de 10%.
D-l TEODOR MANEA, Bulevardul Cuza Nr. 199, oferă diferite articole de librărie cu reducere de 10%.
D-l STAN ROŞCA, din Str. Sf. Nicolae Nr. 42, se oferă a confecţiona haine cu o reducere de 10%.

BUZAU

PARCUL CRANG-BUZĂU (canotaj), Exp. M. Moscu: 50% reducere.

CAMPULUNG - MUSCEL

BUCUR GĂLEŞCANU, magazin de manufactură, Str. Profesor N. Iorga 2, magazin de manufactură şi încălţăminte 3% reducere.
S. ROBOCIU, articole de menaj, 10% reducere.
GH. STANESCU, magazin de pi[illegible] str. N. Vodă 158, 5% reducere.
„ETERNA", magazin de ceasornicărie, 20%, reducere la reparaţiuni şi 10% cumpărături.
V. BUCUR, magazin de pălării şi blănuri, Str. Dr. M. Cristea, reducere 10%.
FRIZERIA „BULEVARD", Str. Miron Cristea 128, reducere de 10%.

CHIŞINAU

FRIZERIA SPORT (Cereş Gh.) str. Universităţii colţ cu str. 27 Martie acordă reducere la abonamente.

ATELIER DE TAMPLĂRIE (I. Einzis) Str. Dragoş Vodă, 3 acordă 20% reducere.

CROITOR PREOŢESC (D. Guţu) Str. Iaşilor, 35, preţ redus pentru membrii L. N. R.

MAGAZIN DE COLONIALE, DELICATESE ŞI MEZELURI, CODREANU, Str. Ştefan cel Mare, 100. Reduceri pentru cumpărături engros.

CROITORIE DE DAME, V. STOGA, Str. Dragoş Vodă, 9, 10% reducere.

CETATEA ALBA

D. CROITORU, magazin de manufactură „Victoria", str. Regele Ferdinand 35, reducere 5%.

MARIN DUMITRESCU, fotograf, str. Mihai Viteazul 27, 30% la fotografii şi 50% la fotolegitimaţii.

CONSTANŢA

LIBRĂRIA DOBROGEANĂ: 10% la cărţi româneşti şi 5% la celelalte articole.

CARTEA ROMANEASCĂ: la cărţile româneşti şi papetării 20%, la cărţile străine, române 10%.

FOTO — ROYAL, C. Grigorescu, Str. Carol 51: la filme şi plăci fotografice 10%; fotografii developări şi copii 20%.

IAŞI

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramalău şi C. Apostolide, Str. Piaţa Cuza Vodă, 1-3, 20%.

GALAŢI

D. P. CROITORUL, Croitorie de Dame, bărbaţi şi militari, Str. Brăilei 7: 10% reducere.

Dr. I. URSAN, Boli interne şi de femei, genito-urinare, Strada Dimineţii colţ cu Pr. Maria, 30% reducere la consultaţii de boli interne şi genito-urinare, 15% şedinţele de diatermie.

RESTAURANT FRAŢII ANTONIADIS, Str. Domnească 85, 10% reducere.

DROGUERIA „SALVATOR", str. Brăilei, 17: 10% rabat la articolele de droguerii, parfumerii şi cosmetice.

MARCU ESRIG & FII, Pielărie şi accesorii Str. G-ral Berthelot, 22, 5%.

PREDEAL

HOTEL PALACE, reducere 20%

SOROCA

NICULESCU CONSTANTIN „Cafeul Regal", Str. Regina Maria 3, reducere 10%.

TULCEA

Dr. C. ENCEV, Str. Banatului, 6, reducere 50%.
O. CHIRIACHIDE, coloniale 10%, 20%.
Fraţii CAMBITIS, coloniale, 10%.
NICHIFOR CHIRIACHIDE, coloniale 10%.
CRISTEV D., lingerie 20%.
GH. HANGIEV, librar, 20%.

TIRASPOL

C. A. M., ŢAPCHIU, Str. Pocrovscaia, 108. Reducere la papetărie.
RESTAURANT şi HOTEL STRÂMBEANU. Reducere 5% şi 10%.

TÂRGUL PARLITA (BALŢI)

RESTAURANT şi HOTEL STRÂMBEANU. Reducere 5% şi 10%.

TIMIŞOARA

RESTAURANTUL GARII, (D. Ciupală) la mâncare 20%.
TIPOGRAFIA GHILIH, Str. I. C. Brătianu, 21 20% reducere.

RESTAURANTUL DELA CLUBUL DE VARĂ „Renaşterea", numai vara, 20%.

LA CENTRALA „LIGII NAVALE" SE GASESC DE VÂNZARE URMĂTOARELE:

Viaţa României pe Mare şi Dunăre de Mihail Negru	Lei	60
Cartea Dunării de Jean Bart	„	60
O corabie românească de J. Bart	„	20
Comentarii asupra războiului submarin, de R. Ciocârdel	„	12
Vocabular nautic (în patru limbi) de Nostromo	„	20
Codul Maritim Fluvial cuprinzând: codicele, legile, regulamentele şi convenţiunile aflate în vigoare, referitoare la marina militară şi la cea comercială cu jurisprudenţe, ordine circulare şi cu nouile dispozitiuni cu privire la măsurătoarea navelor de C. Tonegaru, Cpt. A. Teodoru şi C. Ioaniţiu	„	600
Avionul şi gazele de luptă, de Ciocârdel R.	„	12
Elogiul Mării, de I. Gr. Perieţeanu	„	10
Marinarul, călătoriile lui pe întinsul apelor, de amiral Seb. Eustatziu	„	10
Nava cu pânze în trecutul marinăresc, de V.-Amiral I. Bălănescu	„	10
Marea Noastră şi Strâmtorile din punct de vedere juridic, de Prof. Univ. N. Daşcovici	„	10
Cu Nelson la Trafalgar, de Al. Lupaşcu	„	10
Faima, Taina şi „Scandalul" Bătăliei dela Jutland, de Ing. Al. Lupaşcu	„	10
Marea ca isvor de inspiraţie în poezia românească, de comandor N. Cristescu	„	10
Tradiţiile vieţii de apă ale poporului românesc, de Apostol Culea	„	30
Marinarii noştri în războiul Reîntregirii, de comandor P. Popescu-Deveselu	„	30
A. B. C. al înnotătorului, de Col. Corneliu Negulescu	„	10
Noua metodă de înnot, de Lt. Epureanu	„	10
Gabriele d'Annunzio, cântăreţul mărilor italice, de I. Gr. Perieţeanu	„	10
Thalassa, de Al. Bilciurescu	„	100
Din aspectele mării şi din viaţa marinarilor pe întinsul apelor, partea I-a, de Contr'Amiral C. Negru	„	30
Idem, partea II-a	„	30
La răscruce, de C-dor A. Negulescu	„	10
Regulile războiului şi neutralităţii, de Prof. Univ. N. Daşcovici	„	20
Războiul pe Mare, de Lt. C-dor Eug. Săvulescu şi Căpit. I. Bănică	„	120
Marşul marinarilor, de Căpit. Z. Negulescu	„	5
Dunărea şi Marea Neagră, făuritoare şi întregitoare de neam, de c-dor N. Steriopol	„	10
Politica rusească la gurile Dunării şi în Marea Neagră de prof. N. Daşcovici	„	20
Echipaj la posturile de luptă, de cpt. comandor MariusVerbiceanu şi Cristian Teodorescu	„	200
Curs de navigaţie, de căpitan Ion Stoian	„	640
Carnete cu timbre de propagandă L. N. R., cuprinzând 120 bucăţi, după şase picturi executate de d. Lt. Comandor Cosăceanu	„	120
Albumul navelor, de pictorul D. Ştiubei	„	60
Insigna L. N. R.	„	100
Trofee pentru şapcă	„	400
Flamura L. N. R. Nr. 4 (15 × 30 cm.)	„	200
Flamura L. N. R. Nr. 3 (25 × 50 cm.)	„	300
Flamura L. N. R. Nr. 2 (40 × 80 cm.)	„	400
Flamura L. N. R. Nr. 1 (2 × 80 cm.)	„	2000
Baston port flamură elegant	„	800

Biblioteca Ligii cu peste 2000 volume e pusă gratuit pentru consultare la dispoziţia membrilor în fiecare zi de lucru între orele 16—20. O pot cerceta şi cunoscuţii membrilor.

5 Sept. 1988
BUCUREȘTI

Răsare soarele și pentru marină

In numărul trecut s'a arătat impresionanta manifestare cu prilejul cinstirii Marinei Regale și a celei comerciale prin decorarea cu ordinele „Crucea de Fier" și „Vulturul German" a comandantului Marinei și a subalternilor săi. In cuvântarea de felicitare, d. Contr'amiral Wurmbach a spus între altele d-lui amiral I. Georgescu:

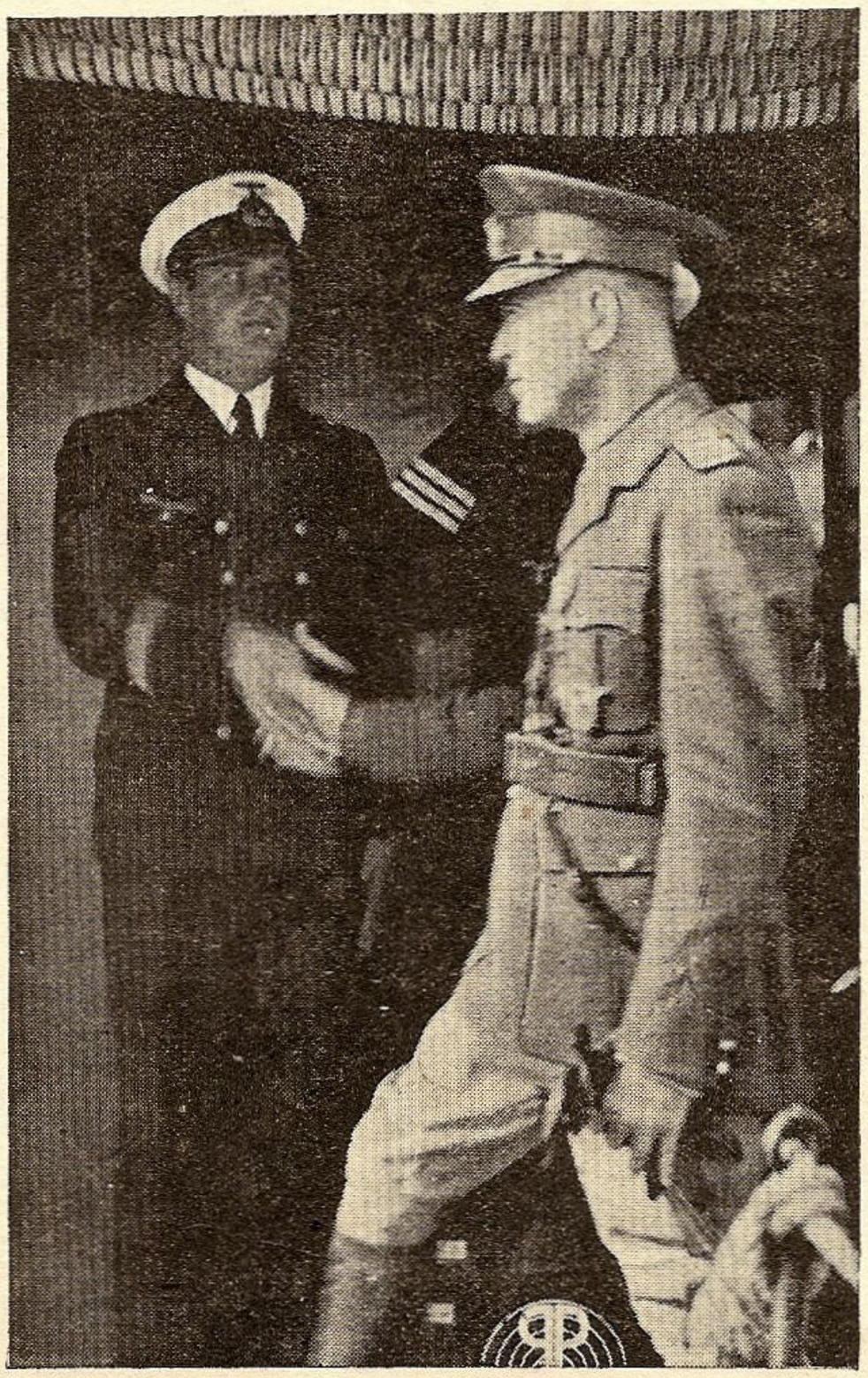
„Domniei Voastre vă revine misiunea istorică de a dovedi forurilor conducătoare și marelui public, cu ajutorul exemplelor din actualul război, nevoia unei marine de război puternice, înzestrată pentru luptă cu personalul și materialul de care au nevoe condițiunile geografice ale țării Dvs., rostul politic și istoric al României".

In câteva cuvinte o constatare: „Marinarii noștri au fost la înălțime, arătând lumii întregi, nu numai aliaților noștri, ce ar fi făcut dacă și din punct de vedere numeric, materialul ar fi fost la înălțimea situației.

Dar mai ales, tot în atât de puține cuvinte, un program, — **programul Ligii Navale Române**: *„convingerea forurilor conducătoare și a marelui public de nevoia unei marine puternice impuse de condițiunile geografice, politice și istorice ale României".*

De treizeci de ani se sbat marinarii noștri să creeze această convingere, făcând dovada, prin fapte, că de ce se îndoiau unii, avem: marinari iscusiți și viteji. De cincisprezece ani luptă Liga Navală pentru a răsturna mentalități greșite, a lumina opinia publică și pe conducători de necesitatea unei marine.

„Trebue să luptăm ca Marea Neagră să nu devină un lac exclusiv al unei singure puteri riverane, pentru a ne tăia legătura cu basinul Mediteranei și a ne înăbuși întreaga viață economică.



D. Mareșal I. Antonescu, Conducătorul Statului, inspectând una din navele noastre.

„Trebue să dispunem de toate elementele apărării naționale, pentru a ne proteja flota comercială, a ne asigura paza litoralului și gurile Dunării, pentru a ne garanta comunicațiile pe apă și a sprijini interesele politice si economice în porturile și apele teritoriale.

„Trebue să lucrăm din răsputeri pentru a vedea înfăptuită flota noastră de mare, să modernizăm și să mărim flota Comercială, să ameliorăm porturile noastre, să luptăm pentru înălțarea și răspândirea Pavilionnlui Național pe toate mările globului.

„Să pornim deci această acțiune atât de rodnică și binefăcătoare Neamului cu toată energia ființei noastre, căci numai îndeplinind aceste datorii plătim tributul nostru de muncă, pricepere și suflet pentru viitorul și consolidarea României Mari", — glăsuia amiralul I. Coandă, în apelul făcut pentru întemeerea Ligii Navale Române, în 1927.

Iar d. Contr'amiral-Adjutant *N. Păiș*, actualul președinte al L. N. R. glăsuia în 1942:

„In noua Europă, Marea Neagră va deveni un imens șantier economico-naval, de unde, pe drumul cel mai eftin și mai scurt, — Dunărea, — produsele din Estul și Sud-Estul Europei se vor scurge către centrul Europei și invers.

„Pe acest teatru economic România trebue să fie prezentă efectiv, cu toate forțele ei navale și cu toate drepturile ei, pe Marea Neagră și pe Dunăre, iar lucrul acesta trebue să se înțeleagă că *este o poruncă superioară de interes permanent a evoluției Statului și o lege nestrămutată a existenței naționale.*

Nici exemplele lor, nici strădunța ligiștilor nu a fost zadarnică, operă lor a fost încununată cu succes:

TELEGRAME OMAGIALE DE ZIUA MARINEI

M. S. REGELUI MIHAI I
Președinte de Onoare al Ligii Navale Române

Cu prilejul sărbătoririi Patronului Marinei, membrii Ligii Navale respectuos își îndreaptă prin mine gândul către Majestatea Voastră, asigurând-o de nețărmuritul devotament pentru Inalta Ocrotire ce binevoiți a acorda celor cari apără apele românești ce încing pământul Daco-Roman.

Președintele Ligii Navale Române,
Contr'Amiral Adjutant N. PĂIȘ

D-LUI MAREȘAL ION ANTONESCU
Conducătorul Statului
Membru de Onoare al Ligii Navale Române

De Ziua Marinei, membrii Ligii Navale Române, prin mine, își îndreaptă cugetele către marele Conducător al Statului și oștilor, asigurâdu-vă de calda lor dragoste și nețărmurita admirație pentru strălucitele fapte de arme cari consfințesc aspirațiunile neamului și pe întinsul apelor ce încing vechea Dacia-Romană.

Președintele Ligii Navale,
Amiral-Adjutant N. PĂIȘ

D-LUI PROFESOR MIHAIL ANTONESCU
Vicepreședintele Consiliului de Miniștri
Membru de Onoare al Ligii Navale Române

Cu prilejul sărbătoririi Patronului Marinei, membrii Ligii Navale, prin mine, vă exprimă recunoștința pentru căldura și înțelegerea cu care ați îmbrățișat problemele marinei și vă urează viață lungă spre a vedea împlinite proectele de desvoltare maritimă a Țării.

Președintele Ligii Navale Române,
AMIRAL PĂIȘ

D-LUI AMIRAL ION GEORGESCU
Comandantul Marinei Regale
Constanța

Cu prilejul sărbătoririi Patronului Marinei, Liga Navală Română felicită, prin comandant, pe ofițeri și marinari, pentru vitejia de care au dat dovadă înscriind noui pagini de glorie în războiul reîntregirii și vă urează să comandați o marină la înălțimea iscusinței și spiritului de jertfă al subalternilor.

Președintele Ligii Navale Române,
AMIRAL N. PĂIȘ

La care s'au primit următoarele răspunsuri :

D-LUI CONTR'AMIRAL ADJUTANT N. PĂIȘ
Președintele Ligii Navale Române

Vă mulțumesc Dvs. și membrilor Ligii Navale Române, pentru frumoasele sentimente exprimate cu prilejul Zilei Marinei".

MIHAI

D-LUI CONTR'AMIRAL ADJUTANT N. PĂIȘ
Președintele Ligii Navale Române

Mulțumesc călduros Ligii Navale Române pentru frumoasele sentimente patriotice ale membrilor ei, mărturisite cu ocazia Zilei Marinei. Un popor cu atâta dăruire patriei, ca al nostru, poate năzui la orice înfăptuire a drepturilor lui istorice. In lupta pentru dreptate și cruce pe care o ducem, marina noastră își făurește un viitor demn de o patrie cu mai multe și mai mari drepturi pe ape.

ION ANTONESCU
Mareșal al României și Conducătorul Statului

D-LUI CONTR'AMIRAL ADJUTANT N. PĂIȘ
Președintele Ligii Navale Române

Vă mulțumesc călduros pentru românești gânduri și bunele urări ce-mi trimiteți în numele membrilor Ligii Navale Române, cu ocazia zilei marinei.
Vă rog să primiți mărturia alesei mele considerațiuni.

Vicepreședintele Consiliului de Miniștri,
(ss) M. ANTONESCU

D-LUI CONTR'AMIRAL ADJUTANT N. PĂIȘ
Președintele Ligii Navale Române
Str. Spiru Haret, 6
București

Personal și în numele ofițerilor și marinarilor marinei regale, rog pe d-l președinte al Ligii să primească călduroase mulțumiri pentru frumoasele urări adresate marinei, cât și pentru inimoasa participare a tuturor organelor Ligii la sărbătoarea marinei.

Comandantul Marinei Regale,
C'AMIRAL GEORGESCU

Forurile conducătoare s'au convins!

Citiţi sfârşitul răspunsului dat de d-l Mareşal I. Antonescu, Conducătorul Statului şi membru de onoare al Ligii, la telegrama omagială trimisă de Ziua Marinei şi bucuraţi-vă toţi cei cari luptaţi sub flamura noastră:

„In lupta pentru dreptate şi cruce pe care o ducem, marina noastră îşi făureşte un viitor demn de o patrie cu mai multe şi mai mari drepturi pe ape".

Citiţi şi săpaţi în minte şi în inimi declaraţiile verbale ale d-lui Mihail Antonescu, Vice-Preşedintele Consiliului de Miniştri, făcute cu ocazia înmânării medaliei „Virtutea maritimă" şi adresa omagială de proclamare ca membru de onoare al Ligii, confirmate prin adresa de mai jos:

Domnule Preşedinte,

Vă mulţumesc pentru cinstea ce mi-a făcut-o Liga Navală Română alegându-mă membru de onoare al ei.

Nu am făcut decât să urmez *drumul conştiinţei şi convingerilor mele* şi să privesc cu încredere viitorul Neamului nostru, atunci când mi-am făcut datoria de a sprijini tot ceeace este legat de Marina noastră.

Europa de mâine va fi un continent de realităţi economice, în care căile de comunicaţie vor juca un rol covârşitor.

Bazinul dunărean va reprezenta o mare realitate economică, iar legătura dintre Europa nordică şi centrală şi Europa orientală şi Asia va fi făcută prin căi de comunicaţie, în care Marea Neagră va fi un adevărat centru vital al nouilor drumuri internaţionale.

Evoluţia politică a ţărilor din jurul Mării Negre, ca şi jocul de forţe al Mediteranei de mâine, cer neamului Românesc să facă toate jertfele pentru a-şi asigura viitorul, prin sprijinirea Marinei care trebue să aibă în Marea Neagră, în Marea jertfelor noastre, dreptul pe care ni-l creiază istoria realităţilor de azi şi de mâine.

De aceea, vă sunt recunoscător pentru cinstea pe care mi-aţi făcut-o propunând ca M. S. Regele să-mi acorde Virtutea Maritimă cl. III-a nenavigant, ceeace M. S. Regele a binevoit să facă la cererea d-lui ministru general Pantazi, şi alegându-mă membru de onoare al Ligii Navale.

Nu ştiu dacă meritam această cinstire deosebită, pentrucă eu nu mi-am făcut decât datoria de român, care crede neşovăitor în destinul viitor al Patriei noastre şi care are datoria să slujească acest viitor prin toate mijloacele.

Primiţi, vă rog, domnule ministru, şi vă rog să transmite-ţi tuturor membrilor Ligii Navale şi d-lui secretar general, comandorul Negulescu, toată gratitudinea mea pentru atenţia ce mi-a fost făcută.

Vice-Preşedintele Consiliului de Miniştri,

MIHAIL ANTONESCU

D. Prof. Mihail Antonescu
Vice-Preşedintele Consiliului de Miniştri

Mai e nevoe de parafrazare, de comentarii? Relevăm şi accentuăm numai:

„Mi-am făcut datoria de a sprijini tot ce este legat de Marina noastră".

„...Cer neamului românesc să facă toate jertfele pentru a-şi asigura viitorul prin sprijinirea marinei, care trebue să aibe în Marea Neagră, în Marea jertfelor noastre, dreptul pe care ni-l creiază istoria realităţilor de azi şi de mâine".

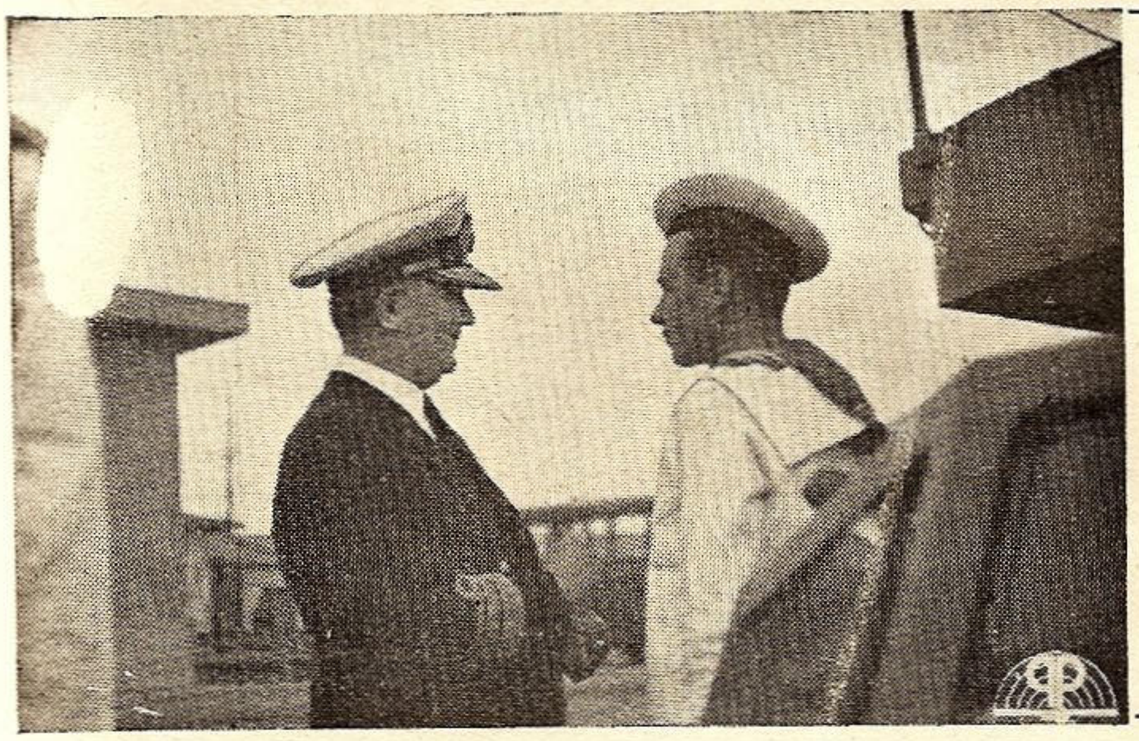
„Nu am făcut decât să urmez drumul conştiinţei şi al convingerilor mele".

Iată, în fine, triumful realităţilor de ieri, de azi şi de mâine, cunoscute şi recunoscute de prea puţini. Iată conducătorii destinelor ţării noastre convinşi de de ce ar fi trebuit să fie marina de ieri şi de ce trebue să fie cea de mâine, — atât cea de comerţ cât şi cea de război, inseparabile.

Tresăriţi de bucurie în mormintele voastre Amiral Coandă, Jean Bart şi toţi cei cari aţi căzut la datorie pe ape; bucuraţi-vă şi vă veseliţi cei strânşi în jurul Tronului şi a flamurei Ligii Navale: *Conducătorii României reîntregite s'au convins de reala nevoe a unei marine puternice.*

Viitorul marinei noastre e asigurat!

L. N. R.



D. Ministru Păiş primind raportul unui marinar.

Cuvânt

către

marină

de Contr'amiral Adjutant N. PĂIŞ
Ministru Subsecretar de Stal al Marinei—Preşedintele L.N.R.

Primul nostru gând trebue să-l îndreptăm azi, către aceia care, luptând pe întinsul apelor, s'au jertfit pentru Patrie.

In memoria acestor eroi să păstrăm un minut de reculegere şi omagiu.

Să îndreptăm deasemenea gândul nostru şi urările noastre de bine, către marinarii, care luptă pe bordul vaselor, împotriva duşmanului comun, pentru întregirea hotarelor, pentru gloria Patriei, pentru Tronul Majestăţii Sale Mihai I şi pentru ca străduinţele şi jertfa de sine a Mareşalului Conducător, desrobitor de neam, să fie încununate cu laurii biruinţei.

Mă adresez astăzi tuturor categoriilor de marinari: atât echipajelor Marinei Regale Române, care sub flamura biruinţei şi-au îndreptat provele temerare ale navelor, către colosul naval sovietic, adâncidu-l în fundul mării sau în porturile sale cele mai îndepărtate, cât şi echipajelor Marinei Comerciale, care, într'o intensă şi strânsă colaborare cu Marina Regală, a adus prinosul de jertfă pe creasta valurilor furtunoase, contribuind într'o largă măsură la deplina reuşită a tuturor acţiunilor navale, care s'au desfăşurat pe întinsul Mării Negre, împotriva unui adversar de 15 ori mai numeros.

Mă adresez, în acelaşi timp, tineretului Ţării, care agrează şi practică sporturile nautice, precum şi tuturor acelora care apreciază şi iubesc marea.

Pe lângă lupta acerbă, pe care echipajele Marinei o susţin cu vitejie împotriva bolşevismului, duşmanul comun al Europei, marinarii noştri au de înfruntat, în primul rând, capriciile şi furiile mării furtunoase.

In faţa elementelor deslănţuite, care prăbuşeşte nava în prăpastii adânci de valuri, care primejduesc însăşi existenţa vasului şi viaţa echipajului său, marinarul rămâne fără putere şi îşi încredinţează soarta în mâinile lui Dumnezeu.

Deaceea, marinarii, înainte de a porni la larg, mergeau împreună cu mamele, soţiile şi copiii lor la biserică şi se rugau Fecioarei Maria să îmblânzească marea şi să-i aducă sănătoşi în port.

Astfel a luat naştere patroana marinei: „Sfânta Fecioară Maria".

Astăzi 15 August, Biserica prăsnueşte pe Fecioara Maria, făcătoarea de minuni, iar odată cu ziua aceasta, marinarii sărbătoresc şi ei pe patroana lor: zi de mare însufleţire, intrată de mult în tradiţia noastră marinărească.

Astăzi, Ţara noastră, sub conducerea supremă a d-lui Mareşal Antonescu Ion, întregitorul de Neam şi de hotare, care a trezit vechile virtuţi ostăşeşti ale Neamului renăscut prin jertfe de sânge şi prin cucerirea cununiei de glorie, pe care o merită, continuă din răsputeri Cruciada împotriva bolşevismului, pentru întregirea graniţelor şi apărarea creştinătăţii.

Ţara cere azi marinarilor săi, aflaţi la posturile de veghe, să lupte cu îndârjire împotriva flotei bolşevice, alungând navele ei depe întinsul Mării Negre.

Acolo, pe nave, unde spiritul de solidaritate înfrăţeşte pe marinari, dela şef la simplu matelot, Comandantul adună echipajele la pupa, ca să înalţe către Sfânta Fecioară Maria, ruga fierbinte pentru biruinţa Marinei noastre şi pentru victoria finală a Neamului Românesc.

La Bucureşti, prin îngrijirea Ligei Navale Române, s'a oficiat un Tedeum la marginea lacului Floreasca, unde s'a aruncat în apă o coroană de flori şi s'a pomenit numele marinarilor căzuţi pentru Patrie şi unde s'a invocat spiritul Fecioarei Maria pentru ocrotirea celor ce luptă pe apă.

Misiunea de a interzice pătrunderea navelor adverse în apele noastre şi bombardarea porturilor, a revenit Marinei şi a fost îndeplinită cu succes, în acel spirit de jertfă, care naşte dintr'o instrucţie solidă, dintr'o disciplină de fier şi din conştiinţa marinarilor, că prin lupta şi izbânda lor, îşi servesc tronul, Ţara şi Neamul.

Atât pe Mare cât şi pe Dunăre, Marina a interzis unui adversar naval foarte puternic şi de 15 ori mai numeros orice operaţie navală.

O singură dată a apărut în faţa Constanţei o escadră sovietică şi lecţia primită de bolşevici, a avut darul să-i facă să renunţe de a ne mai vizita.

Acţiunile şi izbânzile Marinei noastre, sunt numeroase şi au pătruns ca nişte pumnale în trupul colosului naval sovietic.

Nu le voi enumera, căci ele vor fi trecute în istorie.

Considerând însă că, dacă la 12.000 tone deplasament naval românesc, sovietele au opus în Marea Neagră 150.000 tone de nave de război, trebue să recunoaştem că faptele de arme ale Marinei noastre, sunt într'adevăr excepţionale.

In acţiunile hotărîtoare dela Sevastopol, Marina noastră Regală ca şi cea Comercială, prin executarea barajelor de mine în apele inamice şi mai ales prin efectuarea masivă a transporturilor noastre pe Mare, au contibuit într'o largă măsură, la cucerirea celei mai puternire cetăţi din lume.

Inaltul Comandament German, în comunicatul dat în ziua de 2 Iulie 1942, a doua zi după căderea formidabilei cetăţi a Crimeii, a menţionat în mod special, contribuţia Marinei noastre la căderea Sevastopolului, elogiind pe Amiralul Comandant al Marinei şi doi Comandori, Comandanţi în subordinele sale.

Azi, când pe pieptul unor valoroşi viteji ofiţeri ai Marinei noastre, străluceşte cea mai înaltă distincţiune de

război germană : „Crucea de Fier", putem fi mândri de faptele de urme netrâmbiţate dar glorioase, ale comandanţilor, ofiţerilor şi echipajelor Marinei Române.

La aceste fapte de arme, atât de strălucite, marinarii germani purtători ai unei înalte tradiţii marinăreşti şi cot la cot cu marinarii noştri, au luat parte activă ca şi la toate operaţiunile depe litoral şi depe ape.

Suflarea românească a urmărit şi admirat mai de mult pe întinsul mărilor şi oceanelor curajul şi măestria marinarilor germani, în cucerirea victoriilor navale, iar azi, le aduce omagiul ei admirativ, pentru neţărmuritul şi supraomenescul lor spirit de jertfă, pentru cauza comună.

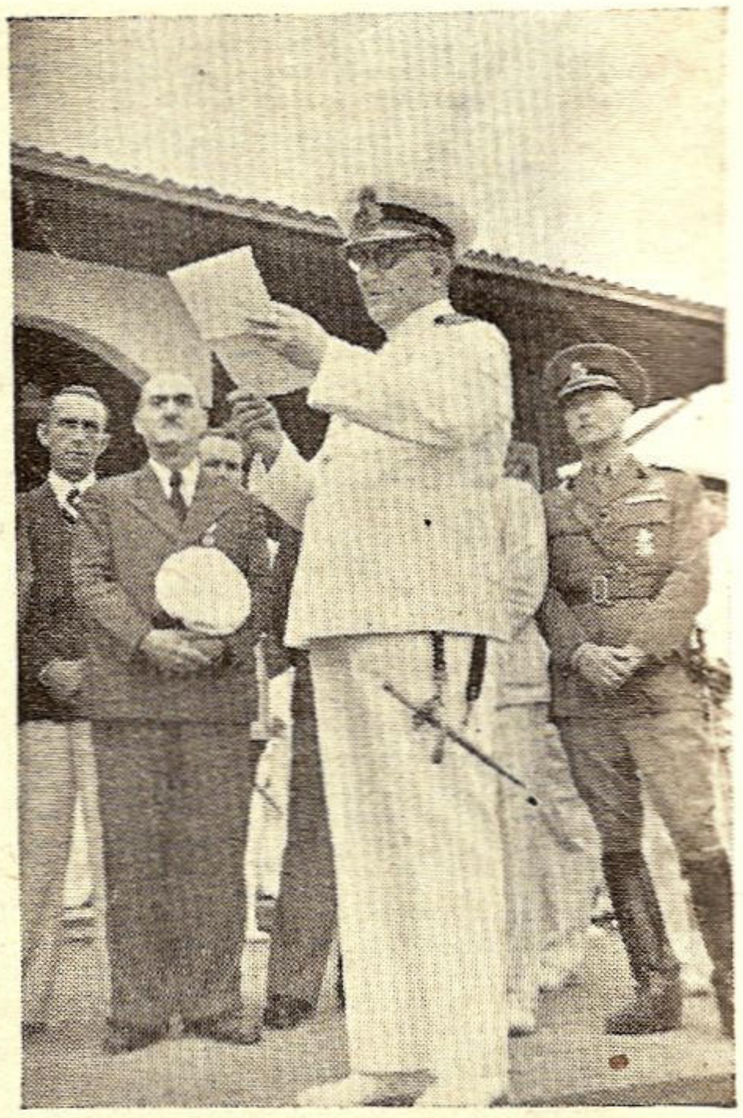
Iată ce spune, între altele, d. Amiral Wurmbach, reprezentantul Marinei Germane la noi, cu ocazia decorării şefilor Marinei Române :

„Imi dau perfect seama de greutatea şi importanţa misiunilor Marinei Regale şi marinarilor români, cunoscând tenacitatea inamicului, pe care am constatat-o personal la Sevastopol. Sunt convins că, însufleţite de credinţa nesdruncinată în victoria finală, forţele Navale aliate, germane şi române, în marea Neagră vor concepe operaţiuni, vor lupta şi vor învinge în cea mai strânsă frăţie de arme, dând dovada de acelaş spirit de sacrificiu şi dârzenie legendară".

Ce se mai poate adăoga la aceste elogioase aprecieri din partea unui Amiral, al celei mai strălucite forţe navale din lume : Marina Germană.

Distincţiunea cu Crucea de Fier a şefilor Marinei noastre, nu poate fi întrecută decât de cuvintele Amiralului German, care au împletit cununa de lauri a victoriei, pusă pe fruntea Marinei noastre în numele Marelui Führer, Conducător al destinelor Europei de mâine.

Mareşalul Conducător al României, a urmărit cu toată



D. Amiral Păiş îşi rosteşte cuvântarea la „Ziua Marinei".

atenţia şi bunăvoinţa uriaşa încordare a micei dar vitezei noastre Marine şi a citat-o de 2 ori în câte un ordin de zi pe Armată.

Marinarii români, adânc recunoscători, Făuritorului României întregite de mâine, poartă această distincţie valoroasă încrustată în inimile lor, ca pe o icoană sfântă care nu se va şterge niciodată şi la care ei se vor închina cu evlavie, întotdeauna.

In apropiatul viitor, după victoria finală, Marea Neagră va deveni un imens şantier economico-naval.

Pe acest teatru economic, deschis de alianţa noastră nestrămutată cu Germania şi sub auspiciile ei, România trebue să fie prezentă efectiv cu toate forţele şi navele ei şi cu toate drepturile ei pe Marea Neagră şi pe Dunăre, iar lucrul acesta trebue să se înţeleagă că este o poruncă superioară de interes permanent a evoluţiei Statului şi o lege nestrămutată de existenţă naţională.

Astăzi, soarta Neamului Românesc se hotărăşte pe fronturile de luptă ca şi în trecut.

După cum în trecut, în vremurile de grea cumpănă, voevozii noştri, în mijlocul feţelor bisericeşti şi ai obştei, îşi înălţau glasurile către Atotputernicul, pentru ocrotirea neamului nostru, tot astfel şi noi, marinarii depe întinsul apelor româneşti, ne plecăm genunchii către Tine, Sfântă Fecioară Marie, rugându-te să binecuvintezi echipajele, navele şi roadele străduinţelor noastre.

Oţeleşte braţul şi sufletul marinarului iar navelor noastre dărueşte-le deplină isbândă asupra duşmanilor, pentru întregirea Patriei şi pentru veşnicia Neamului Românesc.

Dă glorie nemuritoare Regelui nostru.

TRĂIASCĂ M. S. REGELE MIHAI I.

Dă tărie şi biruinţă Conducătorului Oştilor şi al Statului.

TRĂIASCĂ MAREŞALUL CONDUCĂTOR, Desrobitor de neam şi de hotare.

Dă viaţă veşnică neamului şi Ţării Româneşti.

TRĂIASCĂ ROMÂNIA.

Hărăzeşte victorie şi prosperitate scumpei noastre marine.

TRĂIASCĂ VITEAZA MARINĂ ROMÂNĂ.

Cei douăzeci şi unu...

(Eroilor marinari pieriţi pe o navă a Majestăţei Sale).

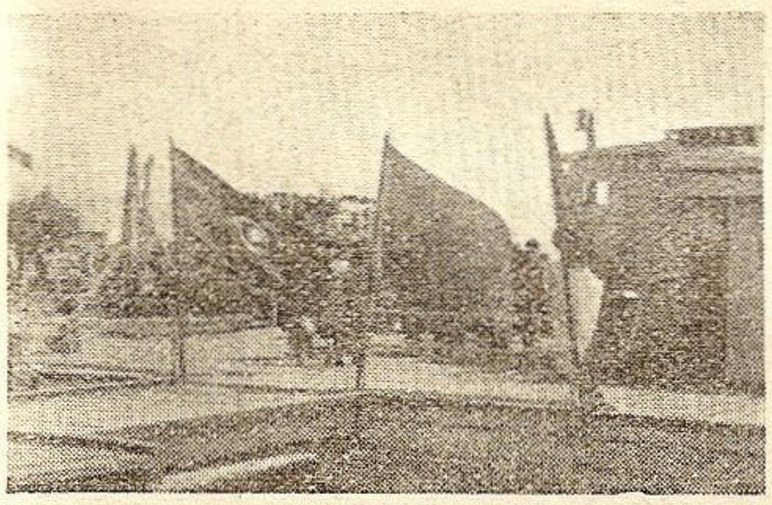
Atuncea când pierdutu-s'au în zare
Pe drumul ultim, n'aveau cum să ştie
Că'n ziua cea ei aveau să scrie
In cartea vieţii-o ultimă'ntâmplare
De marinari cari au pierit pe mare.

De-ar fi ştiut cei două zeci şi unu
Că'n astă cale soarta nemiloasă
Le pregătise ziua sângeroasă,
Eu pot s'o spun : nu ezita nici unul
Să-şi dea viaţa — fiecare primul !

Au mers cu fruntea sus eroii mărei
Să-şi dea viaţ'atuncea pentru Ţară ;
Şi le-a fost scris, pe mare ca să moară,
Departe de cei dragi, în fundul zărei,
Scriind acolo fila neuitărei.

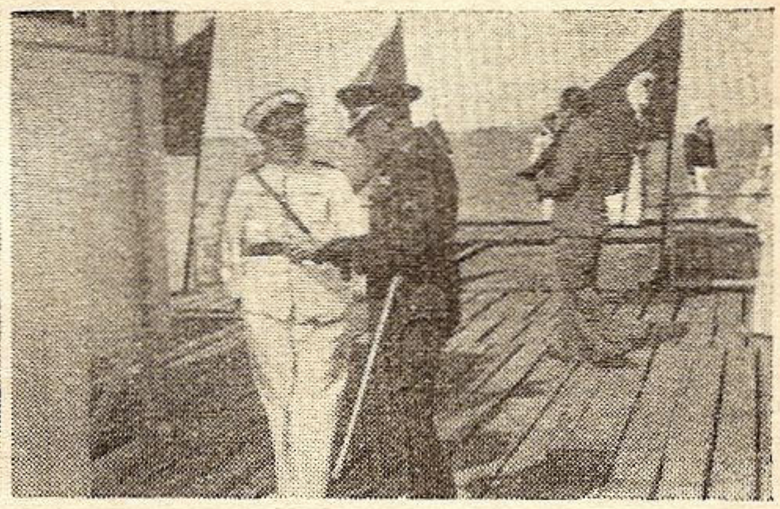
Sub freamătul de val, pe fund de mare
Ei stau de-atunci ! Acolo li-e mormântul !
Şi cruce n'au, căci lor le poartă vântul
Atâtea cruci de lemn pe'ntins de zare :
Catarge de corăbii şi vapoare...

VENERA LT. C-DOR F. POPESCU



Intrarea la serbare, pe bacul unde s'a oficiat serviciul divin.

Velierele pescăreşti se pregătesc pentru regate.



Preşedintele filialei întreţinându-se cu d. c-dt al detaşamentului maritim

15 AUGUST 1942

Ziua de 15 August, zi în care fiecare marinar român își aduce aminte, cu evlavie, de toți cei căzuți la datorie pentru patrie și ascultă cuvintele sfinte ale liturghiei, cari răsună peste tot văzduhul unde se flutură drapelul nostru tricolor.

„In ziua de 15 August 1940, noi, basarabenii, pe cari vitregia soartei ne-a făcut pribegi, refugiați în patria-mumă, în momentul tradițional de reculegere, trebue, cu tot sufletul, cu toată voința și dârzenie de neînvins, să credem și să sperăm că istoria nu și-a pronunțat încă ultimul ei cuvânt și că ziua de 15 August, în viitor, va fi, din nou, sărbătorită de noi pe solul natal al scumpei noastre Basarabii".

Așa scriam în ziua de 15 August a anului de tristă pomenire 1940, când drepturile sfinte ale poporului erau încălcate de hoardele bolșevice, cari au cotropit scumpa noastră Basarabie.

Au trecut doi ani — ani de muncă și sacrificiu.

Românii, sub conducerea înțeleaptă a învingătorului de azi, au trecut Rubiconul; oștirea noastră, ca legendarul David, s'a aruncat în lupta pe viață și pe moarte cu Goliat, bolșevicul.

Basarabia a fost eliberată și ostașii noștri luptă azi în întinsul stepelor și în munții depărtați ai Crimeei, Caucazului și Volgii, pentru consolidarea drepturilor istorice și pentru exterminarea bolșevismului, — slujind, prin bravura lor, întreaga omenire civilizată.

Azi, în ziua de 15 August 1942, serbările tradiționale ale marinei, după inițiativa Ligii Navale Române, au fost reluate pe teritoriul întregei țări și, ceva mai mult, chiar în porturile Transnistriei se serbează această măreață zi.

Intr'adevăr, în ziua de 15 August 1940, am zis că „Istoria nu și-a pronunțat încă ultimul cuvânt" și speranța noastră n'a fost desmințită, — căci Basarabia întreagă sărbătorește această zi, a eroilor marinari, cu fastul obișnuit, în mijlocul populației, care ia parte, în număr covârșitor, la aceste serbări.

Din nou răsună cuvintele de rugă sfântă pe întinsul apelor Nistrului, Dunării și Mării Negre.

La Cetatea-Albă, pe teritoriul L. N. R., se ridică, din nou, pavilionul L. N. R., într'un moment mișcător, când președintele filialei Cetatea-Albă, d. lt. colonel Ghețaru, în cuvântarea sa, arătând acest pavilion, care flutură falnic în văzduh, subliniază însemnătatea acestui simbol, exprimându-și nădejdea că pavilionul acesta nu se va mai scoborî niciodată de pe pământul românesc al Basarabiei.

Cu aceiaș solemnitate se sărbătorește ZIUA MARINEI și la Ismail.

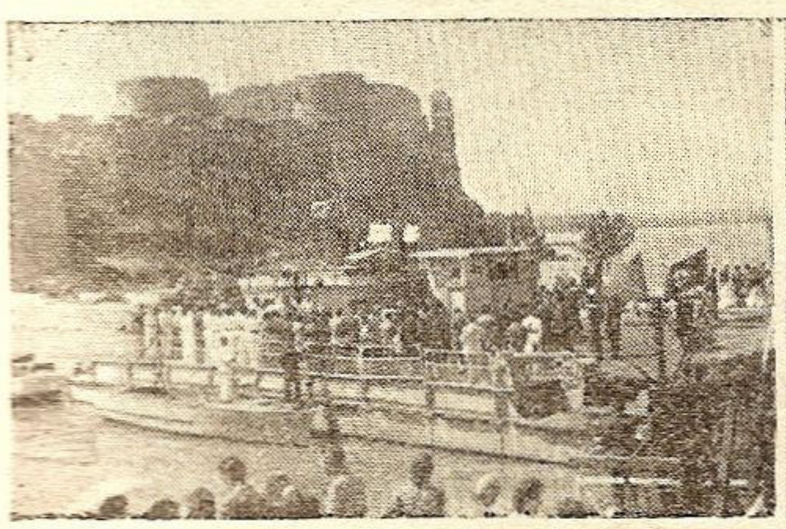
Ziua însorită și adierea ușoară a vântului peste apele bătrânului Danubiu, contribue la reușita acestei înălțătoare serbări.

Soborul preoților, slujesc solemn serviciul divin și pomenesc pe eroii marinari cari și-au jertfit viața, pentru țară. Rugile sfinte și răspunsul corului răsună majestos peste străvechea Dunăre, brăzdată de valuri.

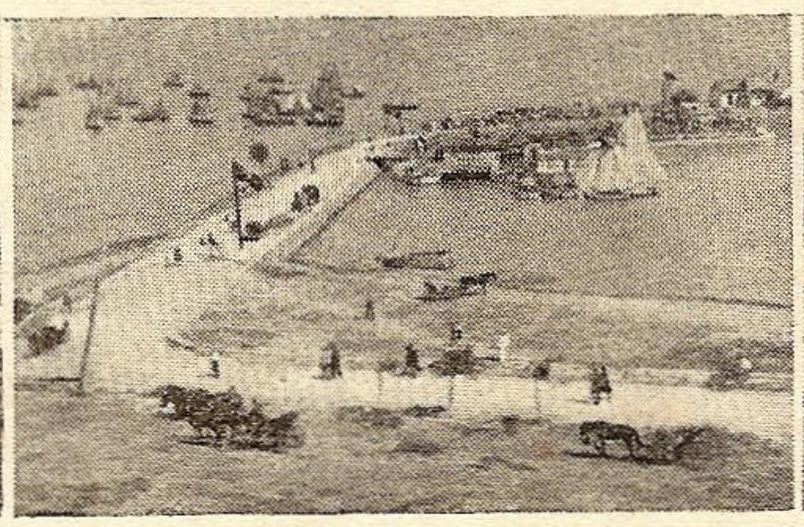
Cuvintele, bine simțite, atât ale P. S. Episcopului de Ismail. Policarp, cât și ale președintelui L. N. R., d. colonel Atanasiu, au subliniat însemnătatea zilei de azi și au arătat ce importanță are Marea și Dunărea pentru viitorul țării, în Europa cea nouă.

Suntem fericiți că speranța noastră a fost realizată, așa de repede, și că ZIUA MARINEI a putut să fie sărbătorită, din nou, așa cum se cuvine în țara reîntregită și credem că, în veci, ziua aceasta va fi o zi de sărbătoare pentru populația Basarabiei, care se închină și pomenește, cu smerenie, pe vitejii cari și-au jertfit viața pentru desrobirea acestei provincii.

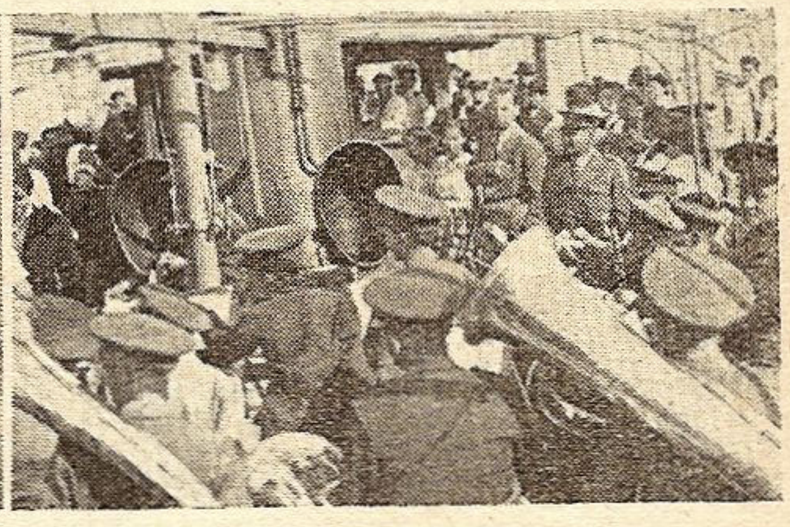
AVOCAT CALUST ASVADUROV
fost președinte al filialei L. N. R.
Cetatea-Albă



In port.



Vederea generală a serbării.



Vasul „Cetatea-Albă" în excursie.

DE ZIUA MARINEI

Ca în fiecare an „Ziua Marinei" a fost şi anul acesta pentru întreaga noastră presă prilej de a scoate în evidenţă atât vitejia marinarilor noştri cât şi importanţa marinei. In presa cotidiană au apărut articolele de mai jos, însoţite de numeroase ilustraţiuni; „Ordinea" a rezervat întreaga pagină întâia cu evocări vizuale; revistele „Gazeta Militară", „Armata" au închinat pagini frumoase; chiar reviste umoristice ca „Gluma" n'au scăpat această ocaziune.

La Radio de asemenea ora ostaşului a fost rezervată marinei, cu un program foarte bogat.

Toată recunoştinţa Ligii Navale, atât presei cât şi Soc. de Radio-difuziune.

Marina şi prăbuşirea sovietică în Marea Neagră

de Vice Amiral I. BĂLĂNESCU

Din liniştea unui colţ răcoros de pe Valea Oltului, astăzi de ziua marinei, îmi las să sboare gândurile pline de dragoste şi frumoase amintiri spre santinelele de veghe ale destinelor noastre pe hotarele de apă ale ţării, la scumpa noastră marină de război şi comercială, la bravii marinari, cari s'au încununat de glorie, în războiul sfânt ce purtăm împotriva barbariei comuniste.

Strălucitele fapte de arme ale marinarilor, din cursul acestui război sunt cunoscute din comunicatele oficiale şi înălţătoarele ordine de zi pe Armată ale Mareşalului Antonescu, cari au semnalat cu menţiune specială lupta dârză, abnegaţia şi înaltul spirit de sacrificiu de care au dat dovadă marinarii noştri pe navele de război şi comerciale, ca şi puşcaşii batalioanelor de marină, în acţiunile lor vitejeşti pe Dunăre şi pe Marea Neagră.

Este destul să reamintim scufundarea crucişetorului uşor sovietic „MOSCOVA", distrugerea mai multor submarine şi scufundarea unui mare vas de transport militar de către submarinul „DELFINUL".

La aceste înfăptuiri eroice, marina noastră, în unire cu marina germană, în timpul din urmă, a adăogat o admirabilă organizare de convoaie excortate până în apropierea coastelor bolşevice, care în adevăr constitue una din cele mai valoroase contribuţiuni ale marinei noastre în actualul război.

Dar cronica războiului a înregistrat în cursul operaţiunilor acestui an, câteva mari evenimente, de natură să deschidă noui drumuri, noui perspective desvoltării marinei noastre de război şi comerciale, contribuind în mod definitiv la prăbuşirea puterei maritime sovietice în Marea Neagră. Aceste evenimente sunt :

OCUPAREA ODESEI, OCUPAREA PORTULUI MILITAR NICOLAEV ŞI CUCERIREA MAREI CETĂŢI ŞI BAZE NAVALE DELA SEVASTOPOL.

Odesa era perla comerţului maritim Sovietic în Marea Neagră ; era portul magnific pe unde se scurgeau bogăţiile Ucrainei spre Mediterana, deaceea trecerea acestui centru maritim în stăpânirea românească este unul din cele mai frumoase daruri, pe care eroica noastră armată de uscat, ajutată de viteaza aviaţie l-a făcut ţării.

Portul Nicolaev posedă mari şantiere navale, unde s'au construit numeroase nave de război sovietice, mai ales submarine, încât pierderea lui a fost o rană mortală pentru flota sovietică.

Cetatea maritimă dela Sevastopol, unde se găsea amenajată o bază navală de mare amploare, era centrul de gravitate al puterii maritime sovietice în Marea Neagră.

Cu pierderea acestei cetăţi s'a semnat sentinţa de moarte a supremaţiei sovietice în Marea Neagră.

Dar să urmărim operaţiunile executate şi să vedem în ce măsură marina a contribuit la cucerirea bazei navale din Sevastopol.

Dela ocuparea porturilor : Odesa şi Nicolaev, a urmat o campanie de iarnă incomparabil de grea, cu dese încercări din partea diviziilor bolşevice de a recuceri poziţiile pierdute în Crimeea, prin debarcări de forţe, protejate de flota sovietică, cari au pus în situaţie grea apărarea poziţiilor ocupate de trupele germano-române.

Cu toată urgia iernei şi a tempestelor ce au bântuit pe front şi pe întinsul Mării Negre, marina noastră a avut să rezolve o problemă de comunicaţii maritime, între porturile ţării şi punctele ocupate din sudul Rusiei, problemă de care s'a achitat cum nu se poate mai lăudabil.

Nu era uşor, pe o mare, unde o flotă inamică mai mare de zece ori ca micul nostru grup de forţe maritime, avea stăpânirea deplină, să te strecori menţinând continuitatea transporturilor şi fără pierderi, printre primejdioase câmpuri de mine şi în tot momentul expus atacurilor navelor de suprafaţă, submarinelor şi forţelor aeriene sovietice.

Misiunea a fost extrem de grea, totuşi ea s'a îndeplinit în toată riguroasa ei execuţie, marina reuşind să alimenteze frontul trupelor din Crimeia cu un considerabil tonaj de materiale de război, muniţiuni, carburanţi şi aprovizionări necesare atacurilor de mai târziu dela Kerci şi Sevastopol.

De aceea când s'a vestit marele eveniment al cuceririi cetăţii Sevastopol, Marele Cartier German a apreciat cu cuvinte elogioase în comunicatul său oficial, această acţiune tenace şi voloroasă a marinei noastre.

Este bine să se ştie, că aportul marinei a avut o importanţă de prim ordin în pregătirea atacurilor decisive din Crimeia, căci toate aceste transporturi executate cu mari riscuri au sosit mereu până în preziua operaţiunilor dela Sevastopol când era nevoe de un efort gigantic pentru cucerirea acestei inexpugnabile cetăţi.

In războiul din 1854—1856, căderea Sevastopolului a avut ca rezultat micşorarea puterei ruseşti în Marea Neagră şi deschiderea eşirei noastre libere la mare prin Canalul Sulina, drum navigabil de mare tonaj, mărit şi ameliorat sub garanţia europeană.

Astăzi cucerirea Sevastopolului are o însemnătate politică, navală şi economică, mult mai covârşitoare, căci ea înseamnă nimicirea unicei baze navale a flotei sovie-

tice. preludiul dispariției Sovietelor din Marea Neagră și înlăturarea amestecului politic al republicei sovietice la gurile Dunării.

Iată foloasele capitale pe care ni le aduce prăbușirea sovietică în Marea Neagră, libertatea navizației pe această mare și la gurile Dunării și cele mai frumoase perspective în vederea expansiunei noastre maritime, pentru care trebue să ne pregătim a avea o numeroasă și bine organizată marină comercială și o puternică marină de război, ajutată de apărarea coastelor și de forțe aeriene.

Este un prilej fericit pentru mine la această zi mare a Marinei să cinstesc cu cuvinte de elogioasă prețuire pe Amiralul Comandant al marinei și pe bravii comandanți ai unităților navale, care prin munca încordată și devotamentul lor au înălțat și au dus până peste hotare, frumosul renume al marinei noastre.

Dar nu pot încheia aceste reflexiuni omagiale, fără să evoc cu toată admirația și pioasa recunoștință, sufletele tuturor bravilor marinari, cari au căzut la postul de onoare cu gândul și împăcarea că pecetluesc cu sângele lor tânăr și curat, o operă de dreptate, credință și ordine, impusă nouă de glasul Patriei, de legea Crucii și de nevoia păstrării unei civilizații vechi, amenințată grav de primejdia comunistă. *(Universul)*

De ziua Mazinei

Sărbătorirea zilei marinei, care se va desfășura într'un cadru solemn și grav, neavând nimic festiv din ceeace fusesem învățați până acum, din cauza stării de război, — actualizează problema marinei noastre de război și a celei comerciale. Dar înainte de aceasta este interesant să reamintim că sărbătorirea de azi se face în apoteoza victoriilor pe care tânăra noastră marină le-a câștigat dela începutul războiului împotriva bolșevismului și până azi.

In dimineața zilei de 26 Iunie 1941 vasele sovietice „Moscova" și „Harkov" își fac apariția în apele noastre. Distrugătoarele „Regina Maria" și „Mărăști" deschid focul asupra lor. După o scurtă luptă navală, distrugătorul „Harkov" aplecat mult într'o parte. din cauza loviturilor primite, fuge acoperit de o perdea de fum. La 9 Iulie 1941, aflat în misiune de supraveghere, torpilorul „Năluca" scufundă un submarin sovietic ce încerca să atace navele noastre în apropiere de Mangalia. Semnalându-se un al doilea submarin, vedetele rapide „Viforul", „Viscolul" și „Vijelia", venite în zona de operațiune, se năpustesc asupra inamicului pe care-l scufundă. După câteva secunde apar la suprafață bule de aer și o enormă pată de ulei, semne care arată că submarinul sovietic a fost scufundat. La 5 Noembrie 1941, submarinul „Delfinul" se afla în misiune dealungul coastelor Crimeii unde întâlnind un vas sovietic, în apropiere de Ialta, de circa 12.000 tone, care transporta muniții, armament, trupe și alimente, pentru asediații dela Sevastopol, — îl lovește cu două torpile. Urmărit și grenadat apoi de vedetele sovietice cu 97 grenade în 23 reprize, „Delfinul" se întoarce totuși la baza sa, victorios și nevătămat. Deasemenea aviația marinei a executat grele misiuni de informații, bombardament sau însoțire, cooperând cu succes la toate operațiile navelor noastre de război: iar convoaele românești au transportat muniții și material de război în diverse puncte ale litoralului sovietic ocupat de armatele germano-române. Și în această privință este elocvent articolul apărut în „Voelkischer Beobachter" care vorbind despre marina noastră de război afirmă că „serviciile pe care marina română le-a adus în acest război au fost incomparabile și neașteptate. De exemplu, precizează ziarul german, în timpul bătăliei dela Harkov, marina română a transportat, cu disprețul morții, mii de tone de material de război până la confluența Niprului, contribuind astfel în mod hotărâtor la înlăturarea primejdiei și obținerea victoriei".

Acestea sunt faptele concludente prin amploarea lor, mai ales ținând seama de numărul extrem de redus al navelor noastre de război, de tonajul, de viteza și de puterea lor de foc, care ne situiază în locul al treilea în Marea Neagră, după flota sovietică și cea turcă.

Dar nu numai atât. Prin rolul pe care suntem chemați să-l jucăm, în Europa de mâine, — având în vedere așezarea pământului, bogățiile lui și cele 20 de milioane de români, trebue ca marina noastră să corespundă forței și autorității Statului. Deaceia, desvoltarea marinei de război, pentru a avea asigurată apărarea coastelor precum și a marinei comerciale, ținând seama deși eșirea noastră la Marea Neagră care prin Mediterana ne leagă de toate mările și oceanele lumii, — se impune ca un imperativ național. Marinarii noștri trebue să poarte numele României pe toate mările, pe toate oceanele și prin toate porturile lumii.

Marina română trebue să devină un instrument al forței și al spațiului nostru economic și comercial. Ziua de azi ne invită la meditație și ne dă speranțe. *(Viața)*

Grava noastră marină

Citarea prin câte un ordin de zi pe armată a marinei române și a infanteriei de marină de către Mareșalul Conducător, urmată de mențiunile elogioase din cuprinsul recentelor comunicate de război date de Inaltul comandament al forțelor armate germane, pentru cooperarea strălucită a acelorași unități la desăvârșirea victoriei dela Sevastopol, scot dintr'odată de sub perdeaua anonimatului și a modestiei pe această cenușereasă a ingratitudinei noastre, care este marina regală română.

Abia acum luăm cunoștință — și încă foarte sumar — de bilanțul participării marinei noastre la efortul de arme comun, care pune în lumină destoinicia și bravura minunaților noștri marinari. Bilanțul acesta este — se poate spune — invers proporțional cu raportul numeric și de putere dintre unitățile noastre navale și cele bolșevice. Formând un tot de 15 ori mai mic decât flota de război și flota comercială inamică din Marea Neagră, forțele noastre navale combinate au avut de îndeplinit grele misiuni și de făcut față la grele situațiuni. Au înfruntat însă dușmanul oriunde l-au întâlnit, ba n'au lipsit nici actele de atac și de inițiativă ofensivă directă, care s'au soldat cu aceste excelente rezultate, înfățișate de d. ministru al marinei în conferința sa „Cunoștințe despre mare și despre marină", ținută de curând la radio:

La *mare:* 1 conducător de flotilă „Moscova", scufundat; 1 conducător de flotilă „Harkov" grav avariat; 7 submarine scufundate de navele diviziei de mare; 1 mare vapor de transport sovietic de 12 mii tone scufundat de submarinul nostru „Delfinul"; 1 submarin sovietic scufundat în Aprilie 1942 de micul dragor „Forsch".

La *Dunăre:* 2 monitoare avariate; 7 vedete submarine scufundate; 2 vedete avariate; 2 nave auxiliare scufundate; 1 navă auxiliară avariată.

Dacă aceste rezultate ne dau dreptul la o legitimă

mândrie, ridicând în stima tuturor meritele excepționale ale ostașilor de apă de pe puținele și micele noastre nave de război, cași ale personalului navigant din tot atât de puțin însemnata noastră marină comercială, ele ne impun în acelaș timp îndatorirea de a înconjura cu toate atențiile și cu toate jertfele posibile destinele acestor două marine, făcând din ele o forță la înălțimea misiunei ce vom avea de îndeplinit, după încheierea războiului, în cuprinsul spațiului maritim și fluvial, care leagă pe drumul apelor continentul european de toate celelalte continente.

Paralel cu înzestrarea și întărirea marinei de război va trebui să meargă întărirea și înzestrarea marinei comerciale. Când 87% din totalul transporturilor se fac numai pe apă, când 74% din mărfurile exportate folosesc vasele maritime având ca porturi de încărcare Constanța, Brăila și Galați, nu ne mai e îngăduit să tolerăm ca abia 9,4% din mărfurile noastre să folosească vase sub pavilion național, iar tot restul de 90.6% să fie încărcate pe vase străine. Din punct de vedere financiar această carență a marinei noastre comerciale ne costă în fiecare an 5 miliarde lei, pe care le plătim armatorilor străini, la discreția cărora suntem oricând atât în ce privește condițiunile și însăși posibilitatea de transport cât și în ce privește cursul navlulărilor.

Conduita marinarilor noștri în cursul acestui război este, desigur, o mustrare usturătoare pentru nepăsările și năpăstuirile trecutului. Pentru generația de azi și de mâine ea trebue să fie în schimb un îndemn categoric și un consemn de onoare ca să repare toate nedreptățile de până acum.

(*Universul*)

De „Ziua Marinei"
de C. Zilișteanu

N'am fost nicicând o Putere navală — în sensul adevărat al cuvântului — deşi poziţia noastră la Dunăre şi Marea Neagră ne indrituia să deţinem o situaţie dominantă; vapoarele româneşti, n'au împânzit mările şi oceanele celor cinci Continente, ci s'au mărginit să le străbată în măsura în care au putut răspunde împrejurărilor; n'am fost şi nu suntem o naţie de „lupi de Mare", dar din feciorii recrutaţi dela coarnele plugului s'au format admirabile echipagii pentru flota comercială şi militară naţională. Şi totuşi, avem o tradiţie marinărească. O tradiţie care ar inobila cu evocările ei până şi istoriile popoarelor cu cel mai pronunţat specific marinăresc.

Prezența românească în meșteșugul călătoriilor pe întinsul apelor, o găsim semnalată în vremurile cele mai îndepărtate. Așa, Mircea cel Bătrân a ajutat mult expediţiunea Cruciaţilor din 1396, transportând peste Dunăre, cu luntrile sale, oameni, cai, tunuri și provizii. Altădată, tot vase româneşti, rechiziţionate de Ludovic cel Mare al Ungariei, cooperează la atacul Severinului pe apă şi-l ocupă în 1370. Tot asemenea, Mihai Viteazul în luptele sale cu turcii e nevoit să rechiziţioneze numeroase vase ca să poată trece Dunărea în 1593—1598, pentru a bate Nicopolul şi Vidinul.

Se pare că, în vremurile Domnilor Alexandru cel Bun şi Ştefan cel Mare, Moldova dispunea de o flotă comercială destul de numeroasă, ce se sprijinea pe porturile Chilia şi Cetatea Albă, pe unde se scurgeau bogăţiile ţării la Marea Neagră şi Mediterană. Dar comerţul şi navigaţia iau sfârşit în 1453, când Sultanul Mahomed al II-lea ocupă Constantinopolul şi închide strâmtorile; iar cu ocuparea Cetăţii Albe, în 1484, se îngroapă întreg viitorul maritim al Moldovei.

O licărire de viaţă pentru vasele munteneşti apare pe timpul lui Constantin Brâncoveanu, când cerinţele turceşti de materiale necesare flotei otomane fiind foarte mari au impus Domnului să creieze o flotă de caiace domneşti pentru transportarea celor trebuincioase turcilor.

Mai târziu, în urma numeroaselor războaie dintre ruşi şi turci, din secolul 18-lea, imperiul ţarilor obţine — prin tratatul din 11 Iulie 1774, dela Kuciuk-Kainargi — privilegiul, zdrobitor pentru români, de a folosi, singuri dintre naţiunile creştine, libera navigaţie pe Marea Neagră. Prin acest tratat s'a citit prohodul viitorului maritim al ţărilor româneşti.

In 1776, sublima Poartă — pentru a menţine deprinderea poporului român cu navigaţia — ordonă ca fiecare Domn român să-şi construiască un galon armat. Apoi Moldova îşi măreşte numărul vaselor sale, prin înalta încuviinţare obţinută dela Poartă, sub domnia lui Constantin Moruzi şi după îndemnul iscusitului Enache Văcărescu.

Deşi organizată, în formă, marina ţărilor româneşti tinde să dispară, spre a face tot mai mult loc austriacilor şi ruşilor, mai ales după răpirea Basarabiei în 1812, când Moldova rămâne mărginită la Dunăre numai cu porţiunea dintre Siret şi Prut.

Cu toate vicisitudinile întâmplate, sforţările pentru întemeierea unei flote naţionale nu sunt deloc părăsite, ci se reiau mereu oridecâteori împrejurările sunt favorabile. In 1843 intră în serviciu bricul-goaletă „Enema", care — sub comanda locotenentului Steriade — are sarcina de a menţine ordinea în portul Galaţi, ce ia o mare desvoltare, prin traficul tot mai important cu vasele de mare străine. In acelaş an, la Brăila, se lansează corabia „Mariţa" după numele doamnei Mariţa a principelui Gheorghe Bibescu.

Şi încropirea unei flote comerciale şi militare româneşti se continuă, în ciuda tuturor piedicilor ce se ivesc în cale. In 1861, un armator, anume Ciocan, pune în serviciu vasul „Prinţul Vogoride", care trecut în stăpânirea Statului, este renvoat la Linz şi repus în trafic, sub numele „România" în 1864. Cu acest vas, Domnitorul Carol I a făcut cele dintâi călătorii.

La 5 Noembrie 1866, Domnitorul Carol I botează la Giurgiu vasul „Ştefan cel Mare" devenit yacht domnesc, reconstruit, acum câţiva ani în şantierele dela T. Severin.

Flota de război românească începe şi ea să cunoască o perioadă de desvoltare şi se acoperă de glorie prin fapte de mare îndrăzneală marinărească.

In războiul de emancipare de sub dominaţia turcească, şalupa „Rândunica" având la bord pe maiorul român Murgescu săvârşeşte unul dintre cele mai temerare acte ale epocei: în noaptea de 13—14 Mai 1877, ea dă la fund monitorul turcesc (barafta) „Duba-Seifi", care apăruse pe canalul Măcinului pentru a bombarda Brăila.

Alte capitole de mândrie naţională au fost înscrise de bricul „Mircea" şi de crucişetorul „Elisabeta", prin faimoasele lor călătorii în statele mărilor Mediterană, Nordului şi Baltică, stârnind pretutindeni cel mai înalt interes pentru tânăra marină românească.

In războiul din 1916—1918, flota noastră de Dunăre a luat parte activă oriunde situaţia grea a luptelor îi cereau intervenţia, dovedind un spirit de combativitate şi de sacrificiu demn de mândria flotelor oricăror ţări cu înăscută tradiţie marinărească.

Astăzi prăznuirea patronului marinei româneşti se face într'un cadru cu totul deosebit de cel din trecut. De astădată evocăm acţiunile de legendă săvârşite de flota noastră de război în lupta ce ne-a fost impusă să o purtăm pentru redobândirea ţinuturilor răpite şi pentru siguranţa de mâine a hotarelor ţării. Virtuţile marinăreşti dovedite la 1877 şi în 1916—1918 au fost chiar depăşite de curajul şi faptele de arme ale premergătorilor din celelalte două războae de eliberare.

Pe jertfele de sânge şi vieţi cu atâta generozitate oferite de bravii urmaşi ai marinarilor ce s'au dăruit cu tot atâta dispreţ de moarte şi în războaiele precedente, avem datoria să durăm operă trainică în domeniul navigaţiei comerciale.

Ştim ce enorme erori s'au comis în trecutul apropiat, în această direcţie. Configuraţia geografică şi relaţiile noastre economice cu statele cari constituiau debuşee importante pentru produsele româneşti impuneau ca o atenţiune deosebită să se acorde creării unei cât mai numeroase şi bine înzestrate flote comerciale maritime. Această imperioasă poruncă naţională n'a fost înţeleasă de cârmuirile ieşite din sânul partidelor politice. Decenii întregi parcul de

vase al S. M. R.-ului a fost lăsat să se rezume la câteva vapoare vechi, de tonaj redus, incapabile să corespundă cerinţelor mereu crescânde ale economiei româneşti. Abia în ultimii 4—5 ani, câteva unităţi cu adevărat moderne s'au adăogat flotei noastre de comerţ.

Fireşte că o asemenea politică nu putea fi decât absolut dăunătoare intereselor superioare ale ţării. Toată lumea era pătrunsă de marele adevăr că disponibilităţile noastre agricole, forestiere şi petrolifere, destinate pieţelor străine găseau în transporturile pe apă calea cea mai convenabilă pentru prompta lor livrare. Numai cei ce erau datori să audă şi să priceapă acest adevăr rămâneau impasibili.

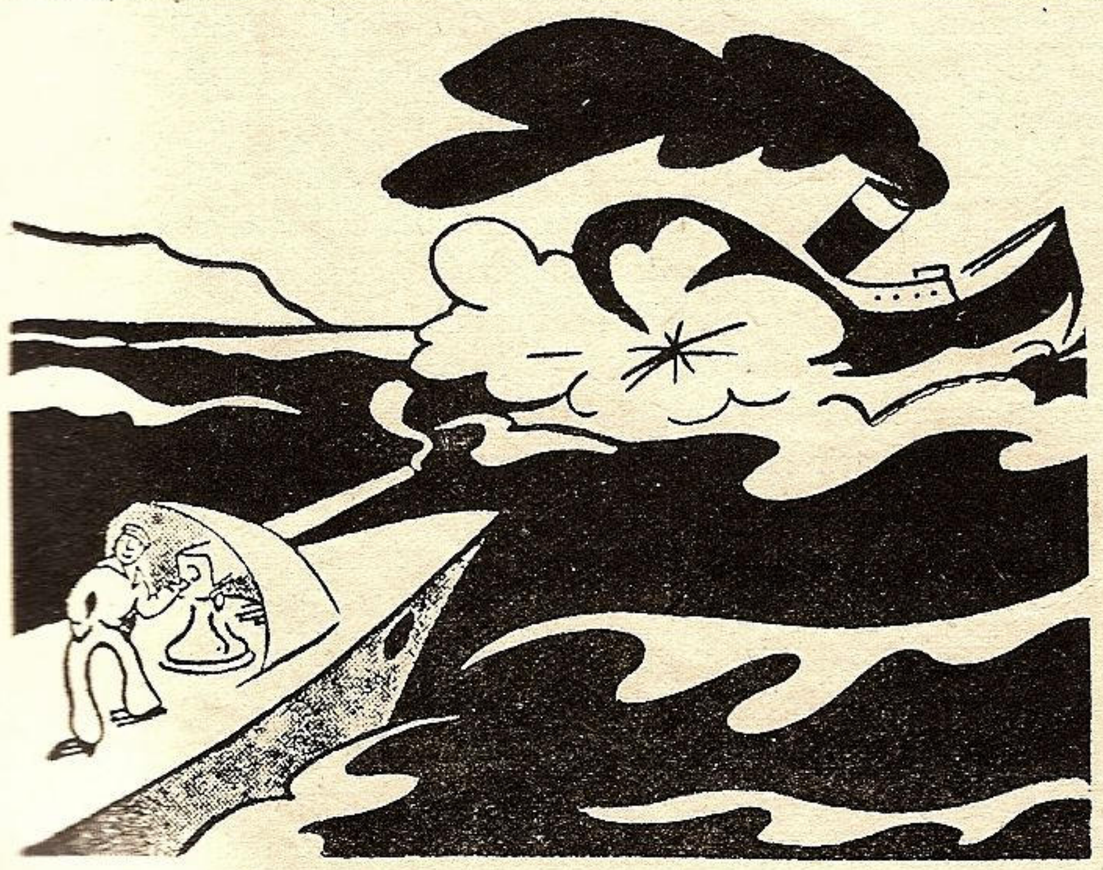
Această condamnabilă nepăsare a profitat din plin străinilor. S'au creiat la noi tot mai multe companii de navigaţie maritimă streine. Armatorii şi agenţii respectivi au realizat averi fabuloase din exploatarea toleranţei şi a impasibilităţii româneşti. Ei beneficiau nu numai de pe urma speculării excesive a navlurilor, dar şi de alte considerabile avantagii ce li se acordau prin nefastul regim al Comisiunii Europene a Dunării.

Ceeace a fost posibil să se întâmple în trecut, nu trebue să se mai petreacă în viitor nici măcar în cea mai mică măsură. Rolul ce ne este rezervat să-l jucăm la Marea Ñeagră şi în spaţiul sudestic european ne comandă să fim la înălţimea situaţiei. Intemeierea unui parc naţional de unităţi maritime şi fluviale cât mai numeroase şi mai moderne trebue să fie prima grijă a Conducerii României Noui. Tricolorul nostru trebue să fâlfâie permanent pe mările cele mai îndepărtate — ca şi pe întreg parcursul Dunării, — căci roadele pământului şi sub-pământului românesc menite să îndestuleze ţări ce vor duce lipsa lor vor trebui să fie cărate numai cu vase româneşti şi cu echipagii româneşti. Va fi sunat — în sfârşit — timpul să ne descătuşem, şi în acest sector, de influenţa şi dependenţa străină.

O situaţie cu desăvârşire nouă ni se creiază în viitorul imediat şi ea cată să nu ne găsească surprinşi.

Prin victoriile dobândite de armatele germane asupra Rusiei, Marea Neagră a devenit o apă ce va fi controlată de noi şi de aliaţii germani. O serie de noui linii se vor creia pentru a menţine legăturile între Constanţa, Odessa şi celelalte porturi aşezate la Marea Neagră. Perspective la fel de vaste se deschid şi pentru intensificarea schimburilor de mărfuri cu ţările Orientului apropiat. Paralel, raporturi comerciale intense se vor reînoda şi cu statele din bazinul Mediteranean cu cari şi în perioada antebelică întreţineam schimburi de produse.

La rândul ei, Dunărea va fi chemată să întemeieze un tranzit de ample proporţii între Orient şi Occident, pe lângă scurgerea produselor ce vom livra şi ni se vor livra pe această rută.



Dar ce-i această vraişte marină,
De seamănă c'o groaznică furtună ?
Crucişătorul s'a lovit de-o mină
Şi parcă n'are tocmai.... „mină bună" !

Iată trasate, în linii generale, aspiraţiunile economiei româneşti, cu prilejul sărbătorirei zilei marinei sub semnul marilor victorii dobândite în Răsărit, de armatele româno-germane.

Că aceste aspiraţiuni de vaste dimensiuni îşi vor afla traducerea în fapt, ne-o garantează asigurările date în diferite prilejuri de d. prof. Mihai Antonescu, vicepreşedintele Consiliului de Miniştri şi lucrările pregătitoare desăvârşite de Consiliul superior al transporturilor, la sugestia d-lui ministru C. Buşilă. *(Excelsior)*

Importanţa Marinei Regale Române acum şi în viitor

de CRISTIAÑ TEODORESCU

Sevastopolul cea mai grozavă fortăreaţă a lumei, a căzut după lupte crâncene în care armatele victorioase ale Führerului Adolf Hitler şi ale M. S. Regelui Mihai I s'au acoperit de glorie.

Vrednicii şi vitejii ostaşi ai Marelui Reich German şi ai Mareşalului Conducător Ion Antonescu, avântaţi de măreţia jertfei pentru Europa cea nouă au zădărnicit cu iureşul credinţei şi a sângelui lor, nebuneasca încleştare a celor lipsiţi de Dumnezeu.

Inconjuraţi din toate părţile, bolşevici au putut rezista o bucată de timp, numai graţie legăturilor ce le aveau pe mare, prin puternica şi naturala baza navală din Golful Severnaya.

Cheia succesului în acest sector al frontului şi căderea Sevastopolului, era în strânsă legătură cu blocarea complectă a fortăreţei.

Interzicerea oricărei aprovizionări de alimente, muniţii, armament şi oameni, avea să ducă în mod fatal la grozava înfrângere a bolşevicilor.

Această misiune de blocare, atât de importantă, a fost indeplinită în modul cel mai victorios de mica dar glorioasa marină de război a M. S. Regelui Mihai I.

Neobosite, navele de război ale marinei regale române, au activat cu o febrilitate mişcătoare.

Zi şi noapte, Marea Neagră a fost străbătută într'o permanentă încordare de distrugere a inamicului.

Misiunile de transporturi, de patrulare, de dragaj, de minare, de luptă sau supraveghere, au fost executate pe orice timp cu o promptitudine şi neînfricare fără seamăn.

Cooperarea Marinei regale române la operaţiunile ofensive din iarna trecută, precum şi alimentarea la timp cu hrană, muniţiuni, armament şi carburante a forţelor ce luptau la Cherci sau Sevastopol, au însemnat pagini de glorioasă comportare a bravilor noştri marinari.

Arma noastră submarină, aşa de tânără a fost una din cele mai temerare participante la căderea Sevastopolului.

Incursiunile sale executate până în inima porturilor şi bazelor sovietice, prin informaţiunile culese şi supravegherea atât de severă a inamicului, a avut un rol hotărâtor.

Comunicatele germane subliniază în deosebi tenacitatea şi curajul forţelor navale maritime româneşti, cari prin pregătirea planurilor de operaţiuni întocmite de amiralul Georgescu Ioan, şi comandorii Zlatian Paul şi Bardescu Alex. şi felul cum au fost executate aceste importante misiuni de către curajoşii lor subalterni, au înscris în cartea de aur a marinei regale române pagini de glorioase victorii şi în luptele pentru cucerirea Sevastopolului.

Strânsa cooperare a forţelor maritime române, germane şi italiene, alături de bravele armate terestre şi aeriene germano-române, care au dus la cucerirea complectă a Crimeei, a arătat din nou lumei întregi indiscutabila legătură sufletească a puterilor Axei.

Deacum Marina Regală Română a început să-şi aibă tradiţia sa, scrisă prin jertfa şi sacrificiile sale.

Rostul marinei în România de mâine va fi din cel mai important.

Pentru dominarea spaţiului Mării Negre, Marina Regală Română, va trebui să fie mare şi puternică, căci misiunea sa abia acum începe.

Având încrederea şi dragostea Mareşalului Conducător, dragoste arătată în diverse rânduri prin miş-cătoarele citări la ordinea de zi pe întreaga armată, bucurându-se de prezenţa la conducere a amiralului adjutant Păiş Niculae, un admirabil şi înţelept organizator şi realizator, Marina Regală Română de război şi de pace se îndreaptă cu paşi uriaşi spre culmile înalte de glorie ale vitejiei româneşti.

(Ordinea)

Marina Românească

Armata română şi-a depăşit tradiţia sa vitejească. Actele de eroism ale oştirii noastre pe frontul din Răsărit au fost elogiate nu numai de comandanţii streini, sub ochii cărora cele mai cumplite adversităţi au fost înfrânte, ci de întreaga presă a celor doi mari aliaţi : Germania şi Italia. Mai mult : lumea întreagă a cunoscut după cele mai autentice documente istorice ale războiului — comunicatele oficiale — locul pe care îl ocupă oştirea română în preţuirea celui mai serios şi exigent judecător : Conducerea de război germană. Acum este fixat locul acesta definitiv ca cel dintâi, după armata germană.

Trebuie să mărturisim noi înşine că orice aşteptări au fost întrecute. Toate probele au fost trecute cu un strălucit succes. Toate armele şi toate obstacolele războiului au fost verificate. Armele au învins ; obstacolele au căzut. Artileria, infanteria, neobosiţii vânători de munte, şi chiar aviaţia.

S'a verificat încăodată marea însemnătate, decisiva însemnătate pe care o mai are şi azi în războiul maşinilor, elanul sufletesc, tăria aceasta a credinţei şi a nervilor, conştiinţa dreptăţii ce trebuie să învingă. Fiindcă şi azi armatei noastre i-au lipsit, fatal, sculele cele mai noi şi mai potrivite, pe cari însă le-a suplinit cu succes avântul său incomparabil.

Şi fiindcă noi am lăsat să ne aprecieze alţii ; să spună alţii ceeace dacă am fi spus noi ar fi fost suspectat, — iată că la acel lanţ neîntrerupt de elogii competente se mai adaugă încă unul : elogiul marinei româneşti de război.

Marina aceasta era mai mult simbolică în adevăr. Nimeni nu s'a gândit că le ar putea aduce servicii reale, fie de luptă, fie de transport.

„Serviciile pe cari marina română le-a adus în acest război, au fost incomparabile şi neaşteptate" — scrie *Voelkischer Beobachter*, într'un articol închinat rolului marinei române în actualul război.

„De exemplu — continuă ziarul, în timpul bătăliei dela Harkov, marina română a transportat, *cu dispreţul morţii*, mii de tone de material de război până la confluenţa Niprului, contribuind astfel în mod hotărâtor la înlăturarea primejdiei şi obţinerea victoriei".

Dârzenia şi abnegaţia marinei române, acel dispreţ al morţii, de care vorbeşte marele ziar german, au fost încăodată verificate şi constatate. Cunoşteam unele isprăvi trecute, între cari e destul să amintim scufundarea crucişetorului sovietic „Moscova", distrugerea mai multor vedete blindate, nimicirea mai multor submarine şi scufundarea unui mare vas de transporturi militare de către submarinul nostru „Delfinul". Cunoşteam mai puţin rolul marinei noastre în ocuparea Odessei, portului militar Nicolaev şi cucerirea celei mai mari cetăţi cu importantă bază navală — Sevastopolul.

Printre câmpurile de mine, printre gheţuri şi prin asprimea unei ierni cumplite cu furtuni ce s'au deslănţuit aproape continuu, misiunea micei noastre marine devenea extrem de grea. Fără să mai vorbim de primejdia flotei inamice de zece ori mai mare, din Marea Neagră. Totuşi misiunile au fost îndeplinite cu precizie şi operaţiile ce i-au revenit, cu deplin succes.

Se va stabili mai târziu, în amănunt aportul considerabil al marinei noastre în alimentarea trupelor din Crimeea, în aprovizionarea lor la Kerci şi Sevastopol.

Simbolul ce spuneam că reprezinta marina noastră, a corespuns unor calităţi şi aptitudini pe cari nu avusesem ocazia să le ilustrăm. Şi cari trebuiau arătate lumii. Şi ele au fost arătate cu prisosinţă. România viitoare, va fi în adevăr nu numai păzitoarea gurilor Dunării. Cu forţele armate complecte. Adică pe lângă o armată de uscat şi aer şi cu o marină temută.

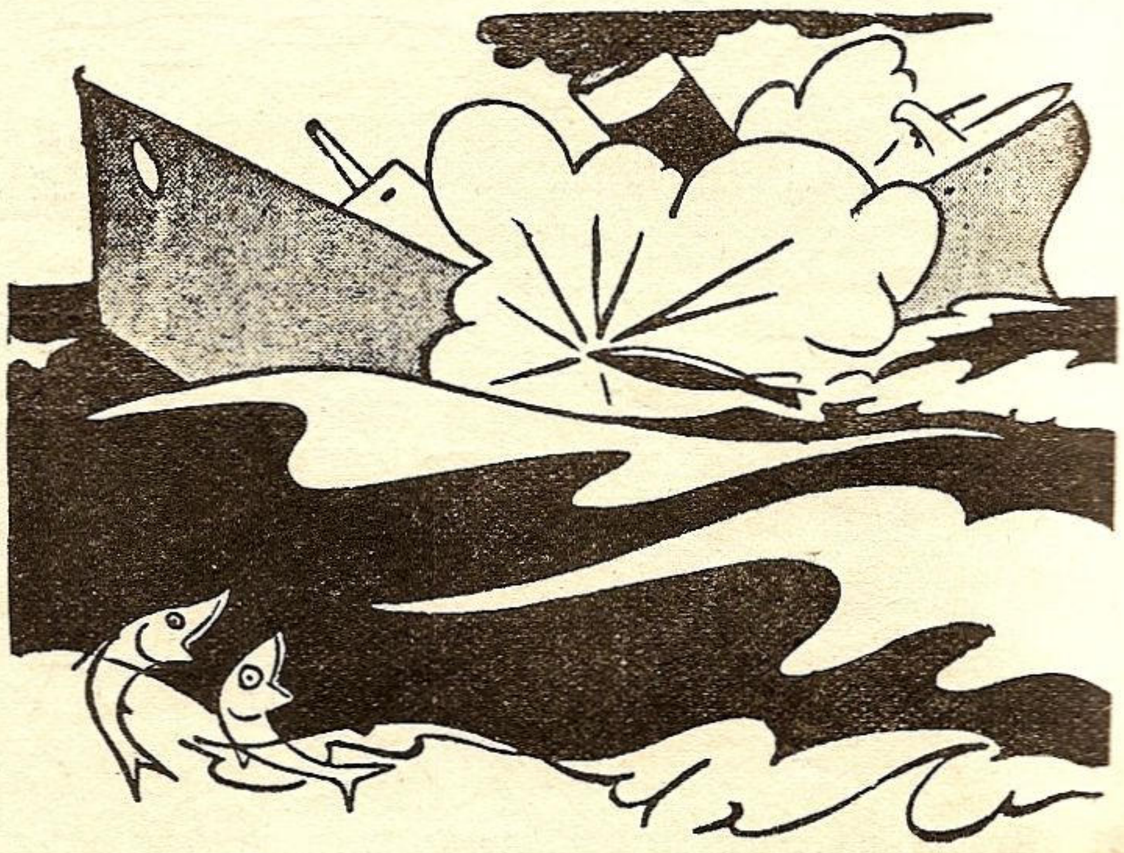
Suntem vrednici de alte drepturi pe mare, ca şi pe pământ. Mica noastră marină stă mărturie prin actele sale, pentru acele mari drepturi...

(Tribuna)

Gloria tinerei noastre marine

de Ion Vinea

In almanahurile străine cari dau în fiecare an relaţiuni despre flotele de război ale naţiunilor, mult modesta noastră marină era firește departe de a ocupa un loc de seamă. In Marea Neagră existenţa sa era mai de grabă un simbol, atestând voinţa unei viitoare prezenţe, mai masive, mai hotărâte, dar neprecizate în timp. Cu cele câteva distrugătoare vechi şi canoniere şi mai vechi încă, apoi cu torpiloarele ei puţine şi demodate (mai ales că astăzi orice torpilor e un vas demodat : suntem în epoca fulgerătoarelor şi elegantelor vedete)... forţa noastră maritimă nu părea destinată să joace un rol cât de umil în titanica epopee pe care o trăim. In marea Neagră marina noastră



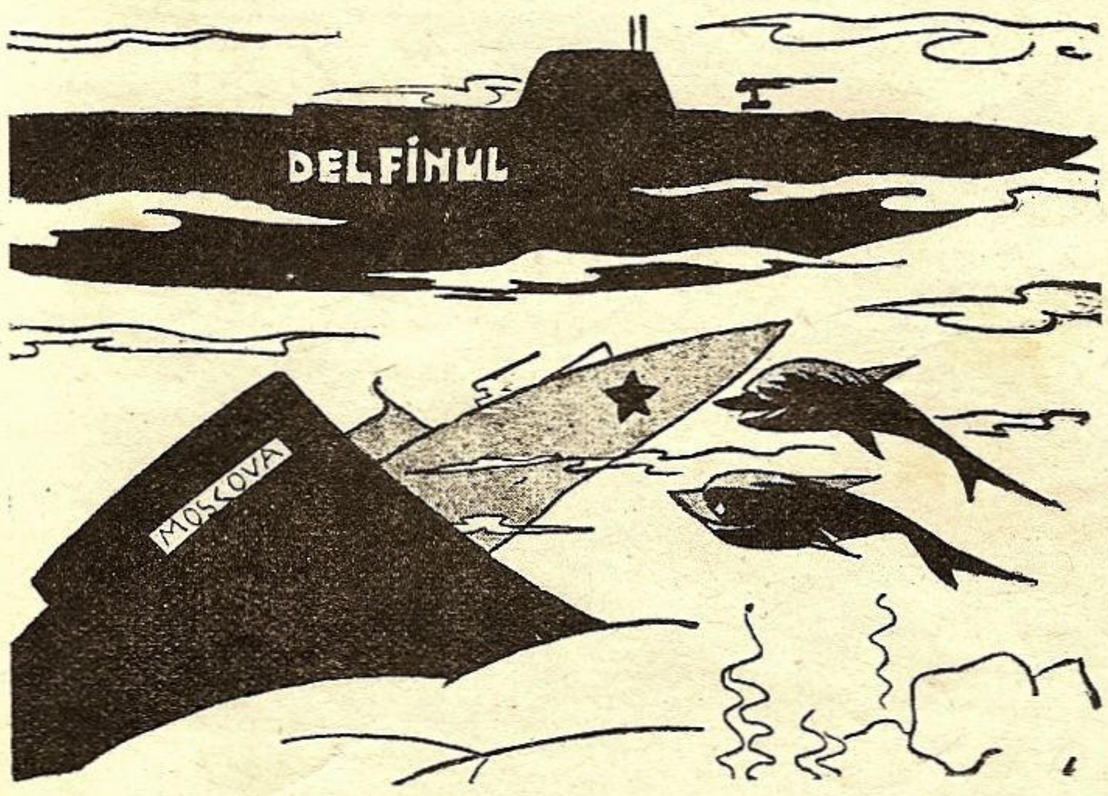
Şi la vapoare peştele cel mare
înghite ca la noi, pă'l mititel,
Dar nu-i prieşte-acest fel de mâncare,
Că varsă-apoi şi maţele din el!

vine de abia în al treilea rând ca tonaj, viteză și putere de foc, — după flota sovietică și cea turcă, și bineînțeles, la mari distanțe sdrobitor de defavorabile nouă. La începutul ostilităților, de pildă Sovietele dispuneau în aceste ape de vreo patruzeci și cinci de submersibile. De atunci încoace, această inferioritate mai mult decât absolută a fost corectată, grație îndrăsnelii într'adevăr nebunești, grație curajului orb al soldatului nostru de mare, care a transformat în „pete de ulei", în mod sigur patru, foarte probabil șease, din unitățile escadrei submarine sovietice. Și această deosebire decisivă nu era singura în dauna noastră. In privința navelor de suprafață, diferența între noi și sovietici, în materie de tonaj, cuirasă, viteză, armament, era atât de „colosală" încât ar fi trebuit să ne interzică orice veleitate nu numai de mișcare dar chiar și de plutire în afara porturilor. Situația n mai e tocmai aceiași astăzi.

Dar mica noastră marină s'a încumetat nu numai să existe dar chiar să activeze și pe alocuri să lupte sau chiar să caute lupta cu disproporționatul ei adversar. Am văzut, am auzit și am simțit regretul arzător al marinarilor noștri întorși uneori din misiuni primejdioase în cari au căutat în van, dar cu o stăruință de halucinați, o luptă inegală: o luptă în care toți sorții ar fi fost dintru început de partea inamicului și în care numai norocul unit cu iuțeala și hotărârea unui singur moment ne-ar fi putut dărui succesul. Cu toții erau nemângâiați de a-și fi istovit fără folos puterile gonind zadarnic după întâlnirea morții sigure.

Fiindcă, fără nici o exagerare, se poate afirma că prin abilitatea lor, prin priceperea și hotărârea lor, marinarii români au realizat un miracol... Au făcut anume, ca incontestabila stăpânire a mării Negre de către ruși să fie fără de efect, în clipe decisive, în acest „mare nostrum" a Sovietelor. Pentru ei, când a fost nevoie, n'a mai existat comparația materialelor, calculul tonajelor, a calibrelor și a mașinilor. Ci numai entuziasmul și răbdarea lor drăcească s'a substituit și a transformat acele „fiare vechi" cum le numea un cronicar naval sovietic, ale unităților noastre. Au navigat și au ajuns pretutindeni unde trebuia, în ciuda furtunilor celor de pomină (căci iarna cumplită a acestui an a fost mai cu deosebire groaznică pe mare) și mai ales în pofida vigilenței escadrelor ruse. Rezistența oamenilor s'a transmis bătrânelor nave, și această rezistență desfide uneori închipuirea. S'a întâmplat de pildă, ca pe o mare deslănțuită, un grup de vase să facă fără pauză drumul până la Bosfor și înapoi, iar la 45 de minute după intrarea în port să trebuiască să plece încă odată pe același parcurs de primejdii și de oboseli fără nume. De nemăsurat și dincolo de orice proporții au fost serviciile aduse în acest război care se desfășoară cu predilecție în Sudul Rusiei, (servicii hotărâtoare și mai ales neașteptate), de către marinarul român. Fiindcă în acest război ni s'a revelat existența lui, nouă și victorioasă, în națiunea luptătoare și printre marinarii acestei lumi. In timpul bătăliei dela Charcow, când apele Pontului Euxin mișunau de submarinele, de distrugătoarele și hidroavioanele adversare, marina noastră, în disprețul morții și al pierderilor, a transportat până la gura Niprului sute de mii de tone de muniții cari au contribuit, hotărâtor, la înlăturarea primejdiei, și apoi la smulgerea biruinței... Și această tânără oaste a mării, acești ofițeri în care cea mai strictă pregătire tehnică și cultura cea mai variată nu anihilează entuziasmul și naturaleța, acești mateloți cari și-au asimilat, cu o repeziciune de copii-minune, pregătirea complexă și aspră a artei marinărești, nu sunt fii și nepoții altor marinari ci oameni veniți dela isvoarele Jiului, ale Oltului, ale Prahovei și ale Bistriței, în cea mai mare parte. Sunt cei dintâi din neamul lor cari au pogorât până pe malurile Thalassei pe care au înfruntat-o și au străbătut-o, după o scurtă ucenicie, cu siguranța, cu răbdarea, cu destoinicia și avântul unor bătrâni lupi de mare.

(Evenimentul)



Halal de tizul nostru submarin,
Ce iamă-a dat în vasele rusești!
Păi ăsta, dragă, nu mai e delfin,
E mai degrabă zmeul din povești!

(Gluma)

La Radio

Cu prilejul „Zilei Marinei" s'a desfășurat, în cadrul „orei ostașului", la postul nostru de radio-difuziune un program închinat Marinei.

Ora a început prin cuvântarea d-lui ministru *Păiș*, iar d. *G. D. Mugur*, subdirectorul general al Societății de Radio, a vorbit despre Marea noastră.

S'a executat în prima audiție lucrarea simfonică a d-lui *Paul Constantinescu* intitulată „Poema Mării" de către orchestra simfonică a armatei de sub conducerea d-lui căpitan D. Juncu.

S'au citit reportagii și versuri de marină semnate de d-nii comandor *Verbiceanu*, sublocotenent *Ionel Dimitrescu*, etc.

D. *Dacian*, dela teatrul Alhambra, a cântat „Rugăciunea marinarului" de serg. T. R. Nelu Ionescu.

Omagiu adus Marinei Române de posturile de radio germane

Berlin. — Posturile de radio germane au reprodus următoarea notă de omagiu aduse marinei române:

„Marina română, sărbătorește astăzi ziua ei.

Presa germană subliniază cu această ocazie că marina română cu toate că a fost inferioară în ce privește numărul vaselor față de flota sovietică din marea Neagră, a săvârșit totuși acte de mare bravură. Această vitejie a fost recunoscută, după cucerirea Sevastopolului, și în comunicatele înaltului comandament al forțelor armate germane. Mulți marinari români, ofițeri și mateloți poartă astăzi decorațiuni germane.

In numele Fuehrerului, marina română a fost felicitată și de un reprezentant al armatei germane.

Presa germană subliniază că marina română a luptat cu aceeași bravură ca și trupele terestre ale Mareșalului Antonescu".

ZIUA MARINEI

Iscusinţa, vitejia, spiritul de sacrificiu şi solida pregătire a marinarilor noştri dovedite cu atâta prisosinţă în actualul război, au fost prilej ca întreaga suflare românească să-şi arate dragostea şi admiraţia în ziua de 15 August, Sf. Maria, Ocrotitoarea Marinei.

In toate bisericile din ţară s'au pomenit eroii marinari, s'au ţinut cuvântări de proslăvire, — iar unde a fost cu putinţă, s'au desfăşurat şi serbări cu caracter nautic.

Dăm mai jos, după rapoartele primite până acum, desfăşurarea solemnităţilor, începând cu localităţile din interiorul ţării, apoi cu cele de pe Dunăre şi terminând cu porturile maritime.

BUCUREŞTI

In Capitală, Ziua Marinei s'a sărbătorit la Cabana Federaţiei Române a Sporturilor pe Apă, în prezenţa D-lor General Pantazi, Ministrul Apărării Naţionale, C. Amiral-Adjutant N. Păiş, Ministru Subsecretar de Stat al Marinei, General Pălăngeanu, Prefectul Poliţiei Capitalei, a ofiţerilor din marină din garnizoană şi a numeroşi membri ai Ligii Navale Române.

Serbarea a început cu defilarea echipelor tuturor cluburilor nautice din Capitală, care într'o splendidă disciplină au reuşit să smulgă numeroasei asistenţe entuziaste aplauze.

Cluburile au defilat în următoarea ordine: Dor de Ducă, U. C. B., Telefon-Club, C. F. R., Banca Românească, şi Y. C. R.

După defilare, preotul căpitan Ianculescu a oficiat un serviciu divin pentru odihna marinarilor noştri căzuţi la datorie în războiul sfânt, apoi s'a lansat în apă, în memoria vitejilor noştri marinari, o splendidă ancoră de flori.

Cuvântul d-lul C.-Amiral Păiş

D. Contr'Amiral Păiş, ministru subsecretar de Stat la Marină, a cerut să se păstreze un minut de reculegere în memoria acelora cari luptând pe întinsul apelor s'au jertfit pentru ţară. Apoi, a făcut elogiul tinerei şi vitezei noastre marine, spunând:

Acţiunile şi izbânzile marinei noastre sunt numeroase şi au pătruns ca nişte pumnale în trupul colosului naval sovietic.

Nu le voi enumera, căci ele vor fi trecute în istorie.

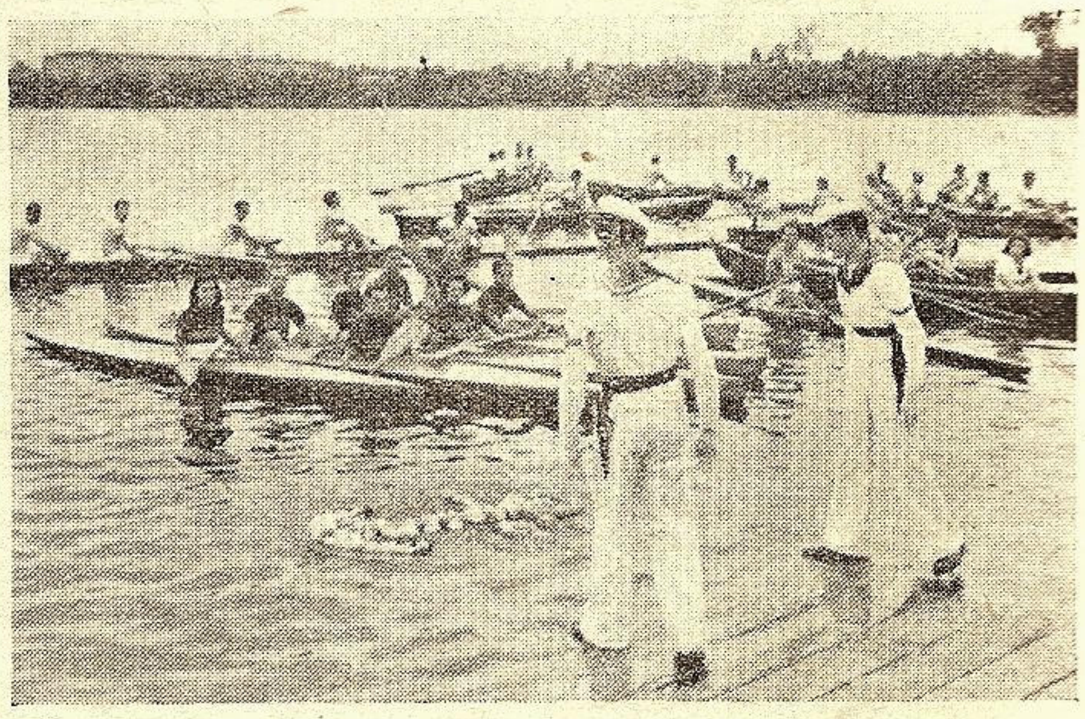
Considerând însă că, dacă la 12.000 tone deplasament naval românesc, sovietele au opus în Marea Neagră 150.000 tone de nave de război, trebue să recunoaştem că faptele de arme ale marinei noastre, sunt într'adevăr, excepţionale.

D. General Pantazi, Ministrul Apărării Naţionale, d. Amiral Păiş, subsecretar de stat al Marinei, asistând la serviciul divin.

Inaltul Comandament German, în comunicatul dat în ziua de 2 Iulie 1942, a doua zi după căderea formidabilei cetăţi a Crimeei a menţionat în mod special, contribuţia marinei noastre la căderea Sevastopolului, elogiind pe Amiralul Comandant al Marinei şi 2 Comandori, Comandanţi în subordinele sale.

Azi, când pe pieptul unor valoroşi şi viteji ofiţeri ai marinei noastre, străluceşte cea mai înaltă distincţiune de război germană: „Crucea de Fier", putem fi mândri de faptele de arme netrâmbiţate dar glorioase, ale comandanţilor, ofiţerilor şi echipajelor Marinei României.

Suflarea românească a urmărit şi a admirat mai demult, pe întinsul mărilor şi oceanelor, curajul şi măestria marinarilor germani, în cucerirea victoriilor navale, iar azi, le aduce omagiul ei admirativ, pentru nețărmuritul şi supraomenescul lor spirit de jertfă, pentru cauza comună.



Aruncarea ancorei de flori, în memoria marinarilor căzuţi.

Iată ce spune, între altele, Domnul Amiral Wurmbach, reprezentantul marinei germane la noi, cu ocazia decorării şefilor Marinei Române:

„Imi dau perfect seama de greutatea şi importanţa misiunilor Marinei Regale şi marinarilor români, cunoscând tenacitatea inamicului, pe care am constat-o personal la Sevastopol. Sunt convins că, însufleţite de credinţa nesdruncinată în victoria finală, forţele navale aliate, germane şi române, în Marea Neagră, vor concepe operaţiuni, vor lupta şi vor învinge în cea mai strânsă frăţie de arme, dând dovada de acelaş spirit de sacrificiu şi dârzenie legendară".

Ce se mai poate adăuga la aceste elogioase aprecieri din partea unui amiral, al celei mai strălucite forţe navale din lume?

Distincţiunea cu Crucea de Fier a şefilor marinei noastre, nu poate fi întrecută decât de cuvintele amiralului german, care au împletit cununa de lauri a victoriei, pusă pe fruntea marinei noastre în numele marelui Führer.

Astăzi, soarta neamului românesc se hotărăşte pe fronturile de luptă ca şi în trecut.

După cum în trecut, în vremurile de grea cumpănă, voevozii noştri în mijlocul feţelor bisericeşti şi al obştei îşi înălţau glasurile către Atotputernicul, pentru ocrotirea neamului nostru, tot astfel şi noi, marinarii depe întinsul apelor româneşti, ne plecăm genunchii către Tine, Sfântă Fecioară Marie, rugându-Te să binecuvântezi echipajele, navale şi roadele străduinţelor noastre.

Oţeleşte braţul şi sufletul marinarului, iar navelor noastre dă-

D. Aurel Dlemian, preşedintele F.R.S.A. regiunea Arad, întreţinându-se cu părintele care a oficiat serviciul divin.

ruieşte-le deplină isbândă asupra duşmanilor, pentru întregirea Patriei şi pentru veşnicia Neamului Românesc.

Dă glorie nemuritoare Regelui nostru. Trăiască M. S. Regele Mihai I.

Dă tărie şi biruinţă Conducătorului Oştilor şi al Statului, Trăiască Mareşalul Conducător, desrobitor de neam şi de hotare.

Dă viaţă veşnică neamului şi Ţării Româneşti. Trăiască România.

Hărăzeşte victorie şi prosperitate scumpei noastre marine. Trăiască viteaza marină română.

Serbarea s'a încheiat cu împărţirea premiilor obţinute la concursul anual de compoziţie şi desen al L. N. R.

BRAŞOV

Slujba religioasă dela poligonul de tragere

La orele 10 dimineaţa s'a oficiat la Poligonul de tragere de sub Tâmpa — unde îşi are sediul Liga Navală Română filiala Braşov — o slujbă religioasă pentru pomenirea eroilor marinari căzuţi la datorie.

La serviciul divin, săvârşit de S. S. părintele Ioan Popa, au asistat d-nii: general Corneliu Savu, colonel Dumitru Craiu, prefectul judeţului, dr. E. Fleischer, aujtorul de primar al Municipiului, consilier Diaconescu, preşedintele L. N. R. din localitate, lt.-col. Cezar Petrescu, secretarul ligii şi inspector premilitar, prof. Octavian Giurgiu, cpt. Bunea, Ioan Constantinescu, Dumitru Varga, din partea studenţilor Academiei Comerciale din Braşov, Dumitrescu, etc.

După terminarea slujbei religioase, S. S. părintele **Ioan Popa**, a rostit următoarele cuvinte:

„Sărbătoarea de astăzi închinată sfintei fecioare Maria, ne-a adus aici să ridicăm spre slăvire rugi fierbinţi către Dumnezeu şi Maica Fiului Lui pentru biruinţa armatelor noastre şi odihna sufletelor marinarilor eroi, căzuţi pentru Patrie.

Sacrificiile lor au o strânsă legătură cu viaţa, atât pentru trecut, cât şi pentru viitor, deoarece viaţa, în aceste ceasuri hotărîtoare se prezintă ca o mare bătălie, în care popoarele s'au încleştat cu îndârjire pentru a-şi apăra concepţiile şi a-şi impune voinţa. Crâncena luptă pornită vijelios de către apărătorii crucii smulge, în fiecare moment, alte pământuri de sub egida nefastă a întunericului bolşevic. Datorinţa noastră constă în a le spriijni acţiunea. Chemarea ţării ne'ndeamnă să ne înălţăm, să ne sacrificăm pentru un ideal, pentru bine, pentru adevăr, preamărind în acest fel jertfele celor ce şi-au dat supremul tribut dând fiilor neamului, noui posibilităţi de viguroasă afirmare.

Către Fecioara Maria deci, se întreaptă glasul tremurat, plânsul înăbuşit al mamelor cari prin rugăciuni cer ocrotirea fiilor lor. Fecioara Maria, mama idealurilor trăeşte de-apururi în durerile noastre. Ea a suferit cumplit prin răstignirea Fiului pe care mai apoi Tatăl l-a înviat pentru mântuirea oamenilor.

In războiul ce se desfăşoară azi vertiginos în răsărit, la icoana fecioarei Maria îşi găsesc alinarea durerilor, toate mamele neamului, cari şi-au dat cu drag flăcăii, pentru reînălţarea lui. Spre adânca şi mărinimoasa sa înţelegere, spre sfânta sa dragoste pentru muritori, se prosternă implorarea şoaptelor celor ce stau pază la hotare. Să le răsplătim isbânda prin recunoştinţă. Dumnezeu să-i binecuvânteze pe cei ce mor pentru ţară iar sufletele lor să le aşeze de-a dreapta Lui, în împărăţia cerurilor.

„Odihnească-se în pace!"

Expoziţia marinărească

Intreaga asistenţă se întreaptă spre sala de scrimă, unde d. Solacolu, unul dintre cei mai activi membrii ai ligii — a organizat cu mult simţ artistic o expoziţie marinărească pe terasa poligonului, împodobită sugestiv cu pavilioanele ţărilor prietene. Interiorul sălii expoziţiei captivează dela prima vedere şi reuşeşte să strecoare în suflet o rază de mândrie, pentru marina noastră, care a obţinut până acum numeroase victorii. Pereţii sunt în întregime acoperiţi de desenele elevilor din şcolile braşovene cari, cu prilejul unui concurs, au căutat să redea prin talentul lor anumite privelişti, vapoare, marinari, etc., toate în legătură cu apele ţării. Pretutindeni valuri şi vase într'o armonie deplină.

In partea dreaptă a sălii — graţie unei ingeniozităţi — ne dăm seamă de felul cum sunt apărate ţărmurile Mării Negre, care îşi undueşte domol întinsul nesfârşit al apei străbătut de nenumărate vase de război. In adânc pluteşte lin un submarin. Pe coastă, faruri şi tunuri. In văzduh, avioanele cercetează necontenit zarea. Toate aceste instrumente manevrate destoinic de marinari ne-asigură liniştea.

Minunate peisagii cari oglindesc frumuseţea ţării ne'mbie să rătăcim prin Vâlcov, Brăila, Balcic, Mamaia, etc.

Stâncile, — atrăgătoarele castele ale mărilor — înaintează în apa odihnitoare a Hârşovei. Sălbateca deltă, ne-atrage cu o forţă irezistibilă să admirăm pescarii — iscusiţii mănuitori a năvodului —, ce trec cântând voios în bărcile lor.

In interiorul unui submarin căpitanul stă la cârmă. Ochii săi deprinşi să vadă la mari depărtări, ţintesc hotărît orizontul. Sunt pregătiţi, cu toţii, căpitan şi marinari. Aşteaptă doar momentul care nu va întârzia multă vreme. Dormitoarele cu tot confortul oferă odihna meritată acestor cuceritori ai mărilor. Pe-o măsuţă îşi ridică majestos ţeava un tun antiaerian, în-

Timişoara : Asistenţa aleasă privind defilarea ambarcaţiunilor

conjurat de proectile de diferite mărimi, toate executate cu fină migală de lucrătorii întreprinderilor noastre de armament. Mai încolo, aparate de bord, înşiruite cu multă subtilitate. Pe bănci se răsfaţă zeci de lucrări de specialitate, scrise cu îndemânare de iubitorii mărilor. O adevărată bibliotecă din care, oricine se poate documenta asupra problemelor ce se pun în acest vast domeniu.

Pe un piedestal, aflăm simboalele Bucovinei, Basarabiei şi Ardealului. Fotografii reprezentând concursuri nautice, bărci cu pânze şi motor, miniaturile vaselor noastre de război întregesc expoziţia.

De-asupra tuturor însă ca o superbă încoronare, graficul luptei navale dela Tuzla dată în 26 Iunie 1942, ilustrează măreţ vitejia marinei române.

CARACAL

De ziua Marinei s'a organizat o expoziţie cu cărţi, reviste şi diferite obiecte marinăreşti.

Filiala a făcut înaintea serbărei o excursie Corabia-Baziaş la care au luat parte 60 membri.

SLANICUL MOLDOVEI

Sărbătorirea Zilei Marinei (Sfânta Maria) s'a desfăşurat la Slănicul Moldovei — această minunată staţiune balneo-climatică — într'un cadru solemn şi de adâncă pietate.

La chemarea de bronz a clopotelor frumoasei biserici din parcul cu brazi, s'au strâns în număr mare credincioşii localnici şi vizitatori.

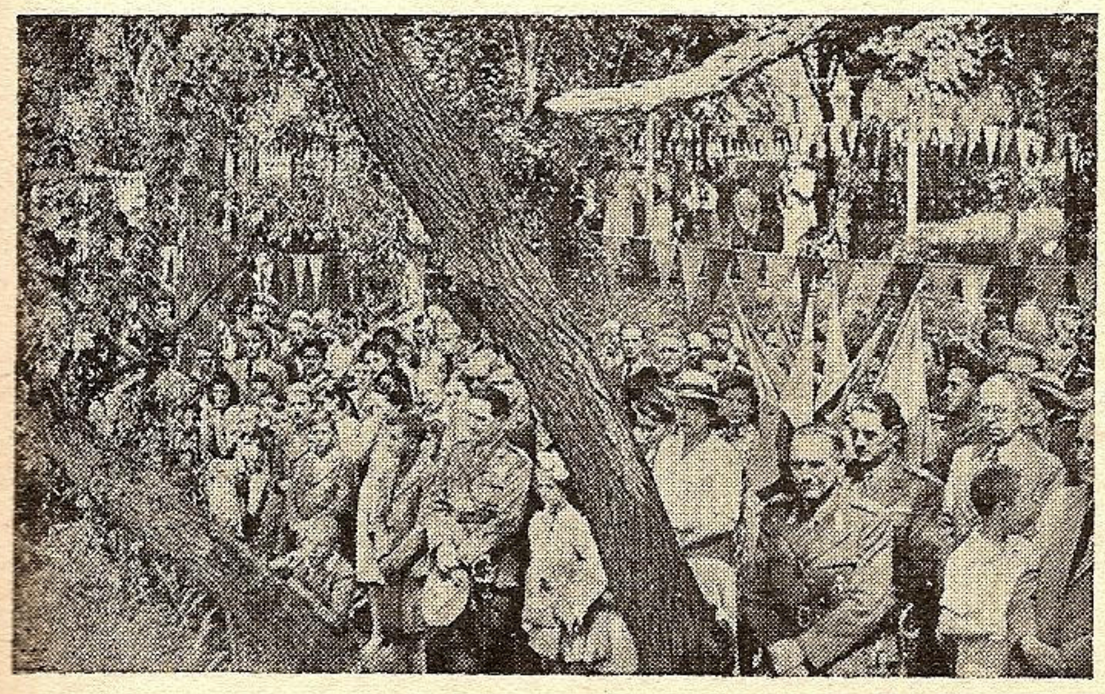
Sfânta liturghie a fost făcută de părintele paroh Gâdinceanu, împreună cu alţi doi preoţi veniţi în staţiune pentru cură.

Toţi credincioşii în frunte cu notabilităţile comunei şi soborul de preoţi au îngenunchiat în timp ce se înălţau rugi pentru propăşirea iubitei noastre marine şi pentru odihna sufletelor eroilor marinari cari şi-au jertfit viaţa pentru Patrie şi Cruce.

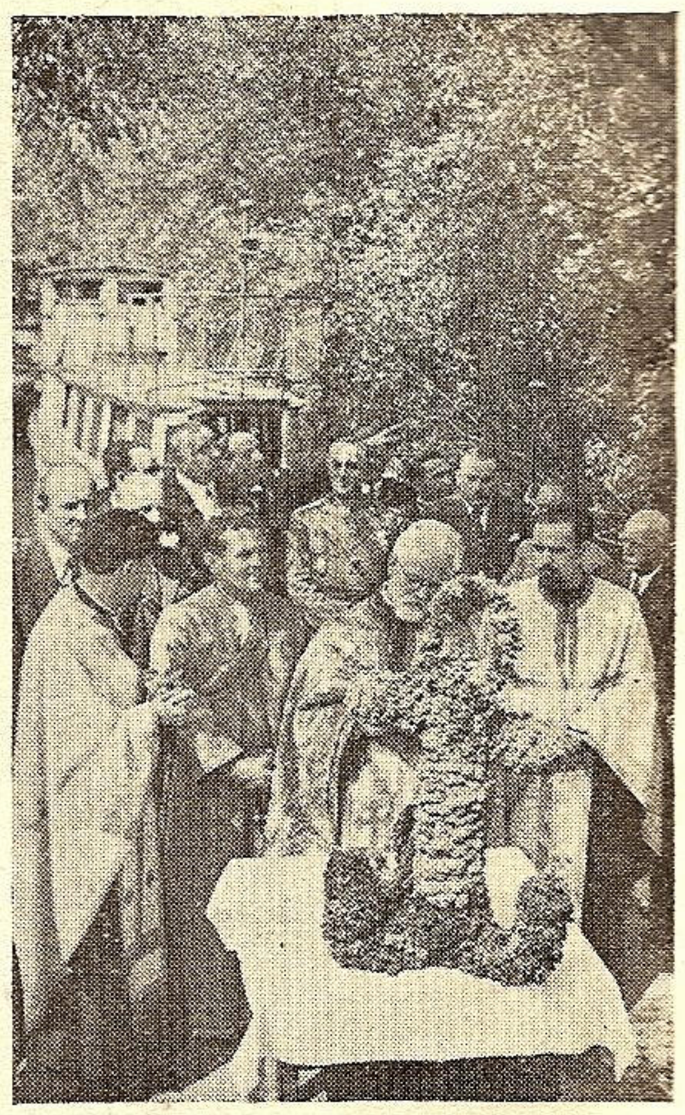
Către sfârşit, părintele Gâdiceanu şi apoi un alt părinte au cuvântat lămurind credincioşilor rostul prăznuirii Zilei Marinei şi arătând în înflăcărate cuvinte minunata activitate a vitezei noastre Marine în războiul actual şi în trecut.

Dacă toţi slujitorii bisericilor noastre cunosc necazurile marinarilor români şi le susţin cauza cu aceiaşi înflăcărare ca preoţii cari au slujit în această zi la Slănicul Moldovei, atunci marinarii noştri pot fi liniştiţi şi mulţumiţi că în timp ce ei îşi îndeplinesc grelele însărcinări în lupta contra inamicului şi contra forţelor deslănţuite ale naturii, au nişte aprigi susţinători.

Să dea Domnul ca dorinţele celor ce se roagă pentru Marina noastră să fie îndeplinite.



Timişoara: Autorităţile militare şi civile asistând la serviciul divin.



Timişoara: I. P. S. Sa Episcopul V. Lăzărescu oficiind serviciul divin.

TIMIŞOARA

„Ziua Marinei" s'a bucurat anul acesta aici în Capitala Banatului de un fast cu totul deosebit, deoarece cadrul serbărilor nautice prilejuite de această simbolică sărbătoare specific marinărească nu a mai fost cunoscut încă nici când aici la Timişoara.

Favorizat şi de o vreme splendidă, programul acestor magnifice serbări a fost inaugurat printr'un impresionant serviciu divin oficiat de Episcopul dr. V. Lăzărescu înconjurat de un sobor de preoţi la biserica din Iosefin şi unde au fost prezenţi toţi şefii autorităţilor militare şi civile în frunte cu d-nii general Ciurea, subprefect dr. Marcu, vice-primar dr. Ţăranu, chestor Traian Necşeanu, etc.

După serviciul religios, întreaga asistenţă, în frunte cu şefii de autorităţi, formând un impozant cortegiu în acordurile fanfarei militare care se afla în primele rânduri, — a mers la clubul sportiv „Renaşterea" de pe malul canalului Bega.

Aici s'a oficiat un parastas pentru Eroii marinari morţi în războiul sfânt, cărora li s'a făcut şi apelul, după care s'a procedat la sfinţirea ancorei de flori care în cadrul unui minut de pioasă reculegere anunţat prin sirene a fost aruncată în apă ca pios omagiu pentru Eroii marinari.

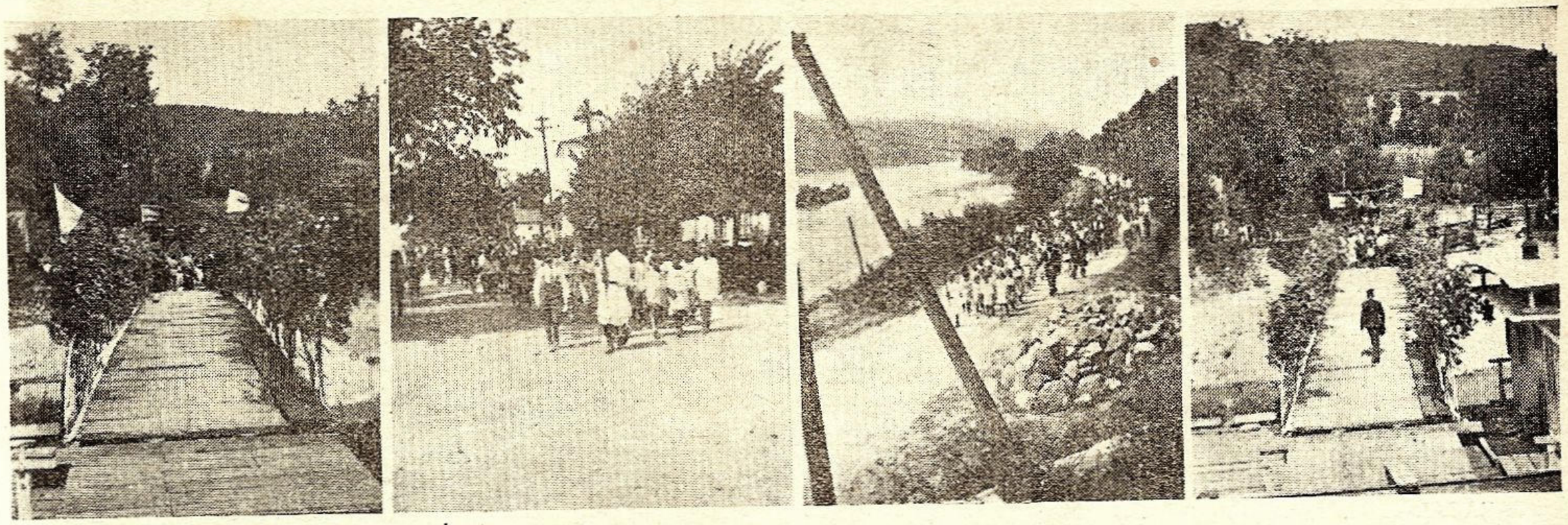
In acordurile fanfarei militare, a ridicat pentru prima oară la catarg aici la Timişoara flamura Ligei Navale Române, cu onorul cuvenit.

D. comandor Ştefan Verbiceanu, comandantul militar al portului şi al zonei de navigaţie, — printr'o însufleţită cuvântare a salutat numeroasa şi selecta asistenţă după care cu bogăţie de amănunte a reliefat aportul de arme al Marinei Regale Române şi al Marinei Comerciale în acest război.

Sub comanda d-lui căpitan fluvial Dimitrie Şerban şi în acordurile fanfarei militare, a urmat apoi impecabila defilare a ambarcaţiunilor tuturor cluburilor nautice locale, adică peste 150 de bărci, toate sub pavilion român.

După amiază la strandul comunal, au avut loc noi exhibiţii marinăreşti cari au distrat mult numeroasa asistenţă, iar seara la pavilionul Eminescu a avut loc o serată marinărească, unde în program a figurat noaptea veneţiană, — plimbări cu şalupele, — muzică permanentă.

Serbările nautice organizate sub patronajul „Ligii Navale Române" cu prilejul zilei de 15 August 1942, Ziua Marinei, — aici la Timioşara, vor rămâne mereu actuale în memoria acelora cari au avut fericirea să le urmărească programul.



Drencova. — (la margini): Schela pontonului; (la mijloc): Indrum spre port.

Pe lângă înălțătoarea reușită morală, s'a înregistrat și un frumos succes material, beneficiul serbărei fiind de 130.000 lei, din care 50.000 lei vor fi donați de filială D-nei Maria Mareșal Antonescu, pentru Consiliul de Patronaj.

PIATRA NEAMȚ

La ora 11.20 — în ziua de 15 August, pavilionul filialei L. N. R. a fost adus de la sediu (palatul Prefecturii) la catedrală cu o gardă de opt premilitari.

Părintele **D. Nourescu,** cu preotul **diacon Lefter** și ceilalți slujitori, după terminarea serviciului religios obișnuit, au oficiat un serviciu special la orele 11.30 pentru pomenirea eroilor marinari căzuți la datorie în actualul război.

Corul Catedralei condus de d-l **ing. Alexandrescu** a dat răspunsurile.

A urmat cuvântul d-lui subprefect **Gh. Matei,** asupra însemnătății zilei și rolului marinei de război și celei comerciale atât în timpul actual cât și în trecutul marinăresc al poporului român.

La terminare s'a adus mulțumiri preoților deservenți, d-lui diriginte al corului și d-lui subprefect Matei pentru frumoasa și documentata d-sale cuvântare.

MOLDOVA VECHE

La orele 11 serviciul religios în port, sfințirea ancorei și colivei cum și pomenirea Eroilor Marinei Militare și Civile morți în actualul război. D. Gh. Barezzi, căpitanul portului, a ținut o cuvântare ocazională arătând însemnătatea zilei, și faptele de arme ale Marinei noastre de război, după care cu șalupa căpităniei a fost transportată în larg ancora cu flori și lansată în memoria marinarilor morți. In acest moment toate vasele aflate în port au salutat cu semnale din fluer.

La ora 17 a avut loc în port serbări cu caracter nautic, concursuri de înot, școndrul miraculos, nuntă țigănească, Pat și Patachon pescari și altele, iar seara la orele 21 în salonul Balea a avut loc o șezătoare cu diferite distracții cu caracter marinărerc.

DRENCOVA

„Patronul Marinei" a fost sărbătorit anul acesta, la 15 August, în comuna Berzasca și portul Drencova, cu un deosebit fast, în prezența tuturor șefilor de autorități eclesiastice, civile și militare, precum și în prezența unui numeros public din comuna Berzasca și Colonia Cozla, după următorul program :

1) O slujbă religioasă la biserica din Com. Berzasca, la orele 10 a. m.

2) Procesiune din comuna Berzasca în portul Drencova, unde s'a oficiat de către părintele **Golumba Arsenie,** un Te-Deum și în care timp s'au pomenit eroii de marină morți pe ape în războiul pentru Reîntregire, după lista publicată de onor. Direcția Generală a Marinei Comerciale cu ord. circ. Nr. 17333/1942.

3) Imnul Regal — cor.

4) Cuvântare ocazională, rostită de ofițerul de port, **Buzulică C. Ion** — Șeful oficiului de port Drencova — care a arătat însemnătatea zilei de 15 August pentru Marină, precum și cultul pe care trebue să-l păstrăm întotdeauna marinarilor eroi, care cu bărbăție și curaj și-au dat viața pe altarul Patriei, contribuind la refacerea scumpei noastre țări, sângerând pe Dunăre și Mare pentru a-și da tributul necesar pecetluirii destinelor Românici-Mari.

„Totodată a mai amintit că aceste ape, atât de dragi neamului românesc, pentrucă ele au fost leagănul desvoltării poporului român, au fost cântate cu emoțiune de aceea ce a fost pentru noi Regina Maria, care cu sufletul ei duios, cu ochii blânzi și plini de o lumină mistică, a fost cântăreața pasionată a fiorilor iubirii curate a acestor ape românești".

S'a păstrat apoi un moment de reculegere pentru amintirea eroilor marinari, iar în acest timp s'a aruncat în Dunăre o coroană și o ancoră din frunze de stejar, frumos împodobită cu flori culese de grănicerii ce fac parte din Pichetul Nr. 37 din portul Drencova, din muntii ce fac de sentinelă la păstrarea navigației în regiunea Cataractelor.

5) Rugăciunea Marinarului — recitare — eleva **Socaciu I. Jenica.**

6) Marinari necunoscuți — recitare — eleva **Popescu F. Stela.**

7) Unui frate mai mic — recitare — eleva **Ion Anica.**

8) Imnul eroilor — cor.

9) Scrisoare de pe front — recitare eleva **Popescu F. Elena.**

10) Răspuns lui tăticu — recitare — elevul **Mancoci Iliuță.**

11) Voința neamului — cor.

12) Căsuța ostenului — recitare — eleva **Hiriza Dorina.**

13) Scrisoarea din tranșee — recitare — eleva **Balaban Victoria.**

14) Trompetele răsună — cor.

15) Regele Mihai I — recitare — eleva **Marta Eva.**

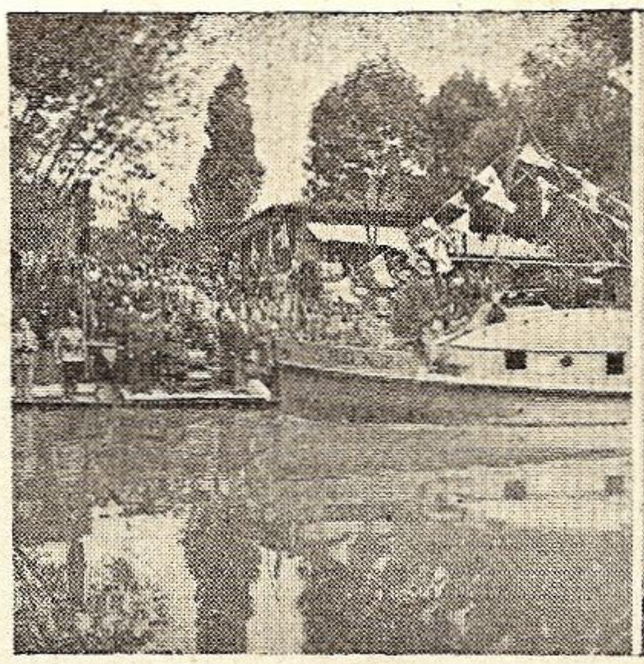
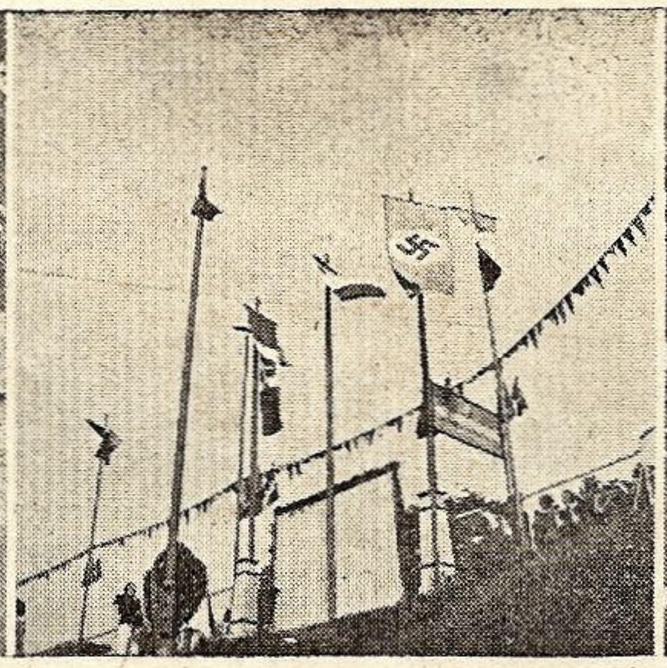
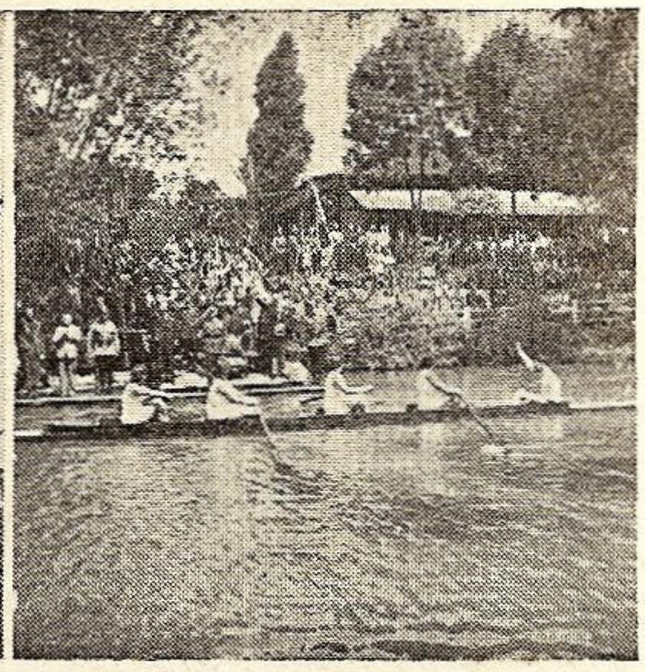
16) Sub tricolor — recitare — elev **Grigoroiu Luşu.**

17) Luntrașul —cor.

— Corurile au fost executate de tineretul școlar secundar din comuna Berzasca, de sub conducerea elevului normalist **Gruia Raichici,** dela Școala Normală din Timișoara.

— Această manifestare patriotică din portul Drencova a luat sfârșit la orele 13.30, când a urmat înscrierea în Liga Navală Română, ca membri majori, a 47 de locuitori din această comună, iubitori ai apelor românești.

— Aceste înscrieri de membri majori în Liga Navală Română s'au făcut cu concursul d-lui Plot. Major **Grigoroiu Nicolae,** Comandantul Plotonului 3 Grăniceri — Berzasca, care a fost primul din această comună ce a înțeles această lozincă națională, precum și cu concursul d-lor șefi de instituții dela Minele de Cărbuni — Cozla și Ocolul Silvic — Berzasca.

Timişoara: Şalupa avantgardă a defilărei; pavoazul dela intrarea oraşului; defilarea ambarcaţiunilor.

— A mai contribuit foarte mult la această propagandă marinărească şi D-l **Voinov Vasile** — funcţionar la Minele de Cărbuni Cozla, care a lucrat foarte artistic afişele prin cari se anunţă publicul de această mare sărbătoare pentru întreaga noastră Marină Militară şi Comercială, şi la care au luat parte pe lângă autorităţi şi public:

Şcoala primară din com. Berzasca,
Premilitarii din com. Berzasca,
Pompierii din com. Berzasca, precum şi
Plutonul de Grăniceri-Pază, care a dat onorurile.

TURNU-SEVERIN

În cursul dimineţii, între orele 11,30—12,30, a avut loc un Te-Deum, la bordul vasului N. F. R. „Jiul".

In afară de autorităţile militare, au luat parte, în număr destul de restrâns, autorităţile civile şi publicul.

S'a oficiat serviciul religios, cu care ocazie s'a scufundat în Dunăre o ancoră de flori, ca suprem omagiu pentru cei căzuţi pe apă.

S'au ţinut cuvântări în care s'au adus omagii eroilor marinari.

In cursul după amiezei, între orele 17—19, a avut loc un program marinăresc, constând din: concursuri de caiace; de lotci; de înnot; şcondrul miraculos; vânătoarea de raţe; aquaplanul, etc.

Intre orele 19—20,30, a avut loc o excursie pe Dunăre, cu vasele N. F. R. „Jiul" şi S. R. D. „Caraiman".

In desfăşurarea programului, un deosebit concurs ne-a fost dat de către d-l inginer *Sabin Săceanu*, directorul şantierului naval, de către N. F. R. şi S. R. D.

CALAFAT

Astăzi 15 August 1942 Ziua Marinei Regale Române (Sf. Maria) a fost sărbătorită cu un fast la înălţimea faptelor de vitejie şi eroism ale Marinei Regale Române.

Sărbătorirea s'a făcut mai întâi în Catedrala Sf. Nicolae din localitate, la orele 11 printr'un tedeum oficiat de 6 preoţi, în frunte cu Prea Cucernicul Protoereu Dragu Constantin, delegatul Mitropoliei Olteniei, pentru pomenirea EROILOR MARINARI, căzuţi la datorie în războiul contra bolşevismului şi în războaiele 1916—1917.

La această solemnitate au asistat Domnul Avocat Georgescu Giuică, Preşedintele Filialei, D-l Cristea Gheorghe, Girantele căpităniei portului Calafat, D-l Ioan Cârstea, Secretar şi Casier al Filialei, D-l Maior Grecescu, Comandantul Regimentului 31 Dorobanţi P. S. cu întreg corp Ofiţeresc din Garnizoană, toţi membri Filialei L. N. R., toate oficialităţile, Instituţiunilor din localitate şi un număr foarte mare de locuitori ai oraşului Calafat.

După terminarea serviciului Divin, în Catedrală a luat cuvântul prea Cucernicul Părinte Protopop Dragu Constantin, care a arătat importanţa acestei zile, precum şi faptele de vitejie ale Marinei Regale, în actualul războiu şi în războaile 1916—1917.

După terminarea serviciului Divin, la ieşirea din Catedrală Dl. Maior Grecescu Marin a trecut în revistă Compania de onoare, ţinând trupei o inimoasă cuvântare de însemnătatea acestei zile, iar după aceia întreaga asistenţă, împreună cu compania de onoare şi muzica Regimentului, au mers în port, urcându-se pe pontonul S. H. unde s'a oficiat un mic serviciu Divin. Aci Dl. Avocat Georgescu Giuică, Preşedintele Filialei, a ţinut publicului o frumoasă cuvântare, arătând însemnătatea acestei zile, precum şi preţiosul concurs ce-l dă Marina Regală Română în actualul Războiu, luând parte sub conducerea Domnului Mareşal Ioan Antonescu, Conducătorul Statului Român, la Cruciada contra bolşevismului păgân, pentru întregirea graniţelor şi apărarea creştinătăţei.

Roagă pe Sf. Fecioară Maria, Patroana Marinarilor, să-i aibă în Sfânta ei pază, să oţelească braţele şi sufletele marinarilor noştri.

Tot aci se găseau 2 bărci conduse de personalul marinăresc de la vasele din port, precum şi 3 bărci de sport, care mergând în largul Dunărei, au lansat în apă o frumoasă ancoră (coroană de flori) şi buchete de flori, care în tot timpul procesiunei au fost purtate de membrele juniore Iulia Boldici şi Maria O. Gănescu.

In timpul lansărei în apă ancorei de flori, în acest moment sublim pentru memoria marinarilor morţi, compania de onoare a dat onorul şi muzica a cântat rugăciunea. Cu acest mod a luat sfârşit solemnitatea de dimineaţă.

După masă de la orele 16—17 au avut loc pe Dunăre în faţa grădinei debarcader concursuri sportive nautice, în Dunăre de pe Şlepul S. R. D. 40, unde s'au distins tinerii **Mocofan, Oprea, Mugăescu, Nelu Ciuroiu** şi alţi.

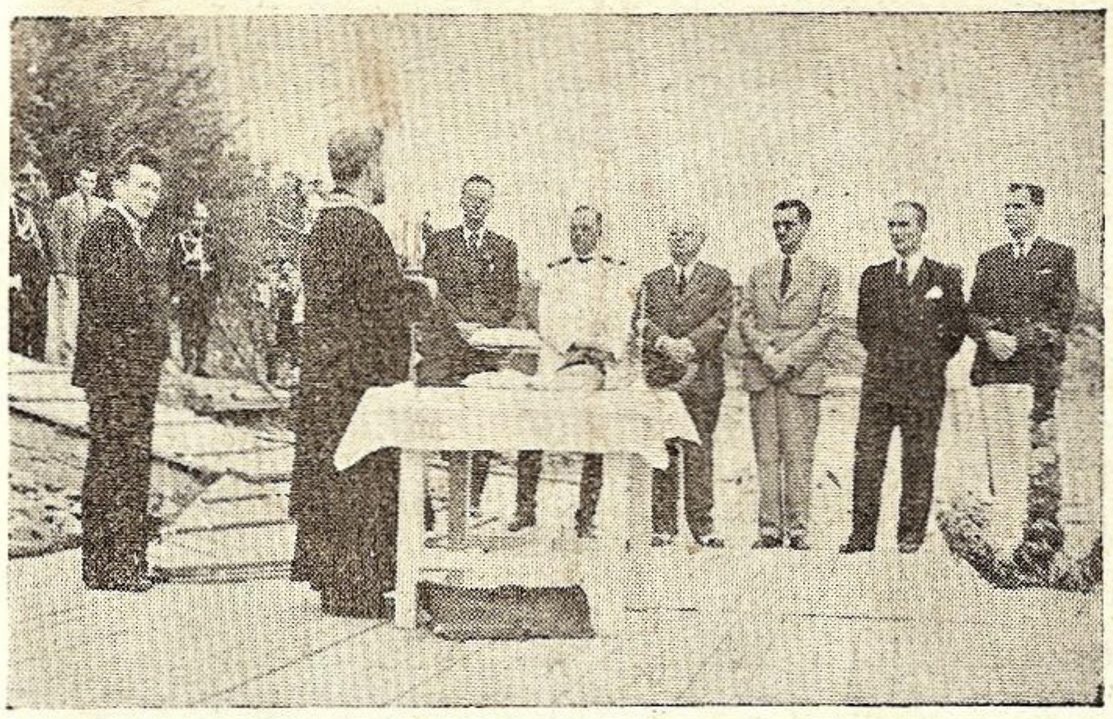
De la orele 17 la 18 au avut loc concursuri de Înot, cu două premii de 300 şi 200 lei, la care au concurat mai mulţi tineri, aşa că premiul I de lei 300 a fost luat de tânărul **Nelu Giuroiu,** iar premiul II de lei 200 a fost luat de **Oprică Dugăisescu,** ambi membri ai Filialei Ligei Navale.

De la orele 18 la 19 au avut loc concursuri de bărci, cu două premii de lei 300 şi 200 lei, la care au luat parte 6 bărci, şi la acest concurs premiul I a fost luat de Elevul **Vasile Andreescu** şi **Costel Conatos,** iar premiul II de lei 200 a fost luat de Studentul **Petrică I. Trăistaru** şi **Florentin I. Percescu** cu barca de sport Iulia.

Elevul **Vasile Andreescu** este de remarcat că şi-a construit el personal barca de sport cu care a concurat.

Domnul Ştefan Andreescu, şeful Vamei Calafat, primul membru fondator şi cenzor al acestei Filiale, a donat şi distribuit personal suma de lei 1500 (una mie cinci sute) adică lei 500 pentru concurenţii de la înot, şi lei 1000 pentru concurenţii de la bărci, aceasta pentru a stimula în tineret iubirea de ape şi sporturi nautice.

Pentru acest frumos gest Filiala L. N. R. Calafat î-i aduce toate mulţumirile, apoi serbarea a luat sfârşit la orele 20.



Arad: Autorităţile, în frunte cu d. Colonel A. Răzvan, asistă la serviciul divin.

CORABIA

Ziua Marinei, a fost sărbătorită în acest an, în mod deosebit şi demn de memoria marinarilor noştrii, căzuţi la datorie, în trecutul şi actualul răsboiu.

In acest sens s'a organizat în portul Corabia, în limitele posibilităţilor locale, cu concursul Filialei L. N. R. precum şi a autorităţilor locale, o serbare cu caracter nautic.

S'a amenajat pentru aceasta o porţiune din platforma portului, în faţa debarcaderului, frumos pavoazată cu drapele naţionale şi ghirlande de verdeaţă.

Au luat parte la această sărbătoare toţi şefi autorităţilor militare şi civile din oraşul Corabia, precum şi un numeros public.

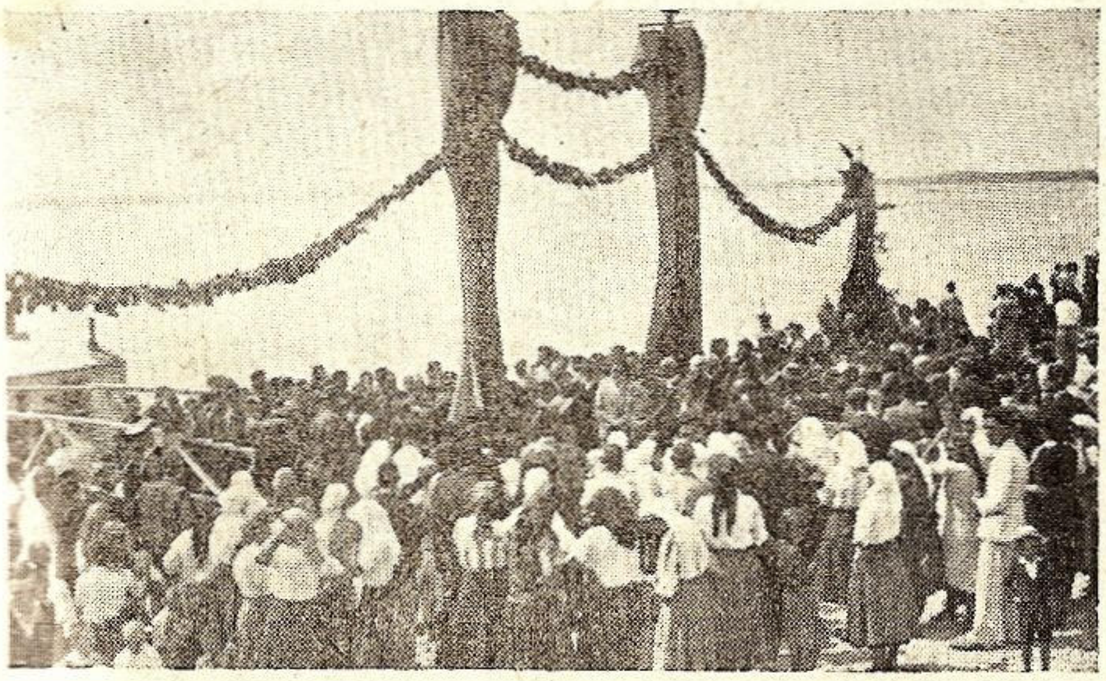
La orele 11.30 s'a oficiat de către Preotul **Alexandru Popescu,** un parastas pentru cinstirea memoriei tuturor marinarilor căzuţi în lupte, pomenindu-se numele lor.

O întâmplare fericită a făcut ca „CORUL ARMATEI" de sub conducerea D-lui Prof. Ticulescu, ce urma să concerteze în acea seară în oraşul Corabia, la intervenţia noastră, să ia parte la serbare dând răspunsurile religioase la parastasul făcut, contribuind astfel în mare măsură la reuşita serbarei.

După slujba religioasă, „Corul Armatei" a executat câteva imnuri patriotice.

D-l Av. **Gh. Dănescu,** Primarul Oraşului Corabia, în cuvinte simţite, a arătat importanţa Zilei Marinei, precum şi aportul adus de marina noastră în actualul răsboiu, frumoasele fapte de arme ale marinarilor noştri alături de camarazii lor germani, cinstind memoria, devotamentul şi suprema lor jertfă, pentru drepturile neamului şi roagă pe Atot puternic să-i întărească şi să-i călăuzească şi mai departe pe căile Victoriei.

După cuvântarea D-lui Primar al Oraşului, s'a desfăşurat programul serbărei, care a constat din concursuri nautice, canotaj şi exibiiţi marinăreşti.



Corabia: Locuitorii iau parte la ceremonie.

1) **Concursuri nautice :**

Concurenţii au fost împărţiţi în trei grupe, după etate şi distanţa.

In prima grupă au fost trecuţi copii până la 14 ani, care au concurat pe o distanţă de 400 m., fiind înscrişi 12 concurenţi.

In ordinea sosirii au fost clasaţi următori :

1) Dan Nicolae.
2) Băcanu Gheorghe.
3) Guinea Tudor .

Iar ca premii li s'a acordat respectiv suma de lei 300, 200 şi 100.

A doua grupă a avut 9 concurenţi, tineri până la 17 ani, distanţa de concurs fiind de 800 m.

In ordinea sosirei au fost clasificaţi :

1) Nita Bartan.
2) Lungu Ion.
3) Lăzărescu Marin.

Iar ca premii li s'a dat respectiv 300, 200 şi 100 lei.

In a treia grupă de înotători au fost trecuţi tineri premilitari, fiind înscrişi concurenţi 15, pe o distanţă de 1.200 m. clasificându-se :

1) Ghiuzelea Dumitru.
2) Cârciumaru Dumitru.
3) Dinu Florea.

Şi acestora li s'a acordat premii în bani de câte 300, 200 şi 100 lei.

II. După executarea concursurilor nautice a **avu**t loc un concurs de canotaj, fiind înscrise 8 lotci, pe distanţa de 1.200 m. clasificându-se 1 lotca Nr. 56 condusă de Barbu Orleanu, 2 lotca Nr. 129 Gheorghe Biolan şi 3 lotca Nr. 136 condusă de Budurea Valontin.

III. A urmat apoi un program de sărituri la trambulină, scondru orizontal şi diferite exibiţii marinăreşti, ca prinderea raţelor etc.

La orele 13.30, s'a procedat la distribuirea premiilor concurenţilor clasificaţi, după care serbarea a luat sfârşit într'o atmosferă de curată simţire românească.

TURNU-MAGURELE

Organizată de filiala locală a Ligii Navale, serbarea zilei marinei a îmbrăcat în anul acesta un cadru cu totul nou.

Datorită măsurilor luate din vreme de filială şi autorităţi, serbarea prin perfecta ei reuşită n'a fost ca deobiceiu numai un simbol, ci a atins realizări practice atât prin evocarea măreţelor fapte de arme ale marinarilor noştri, cât şi prin desvoltarea gustului publicului, pentru tot ceia ce este manifestaţiune nautică.

Cum serbarea s'a desfăşurat în portul oraşului, care este la o depărtare de 4 km., un tren special a fost pus la dispoziţia publicului, cu plecarea din oraş la ora 16 şi înapoerea la ora 19.

Deasemenea s'au asigurat transporturi cu autocamioane, turisme şi trăsuri, astfel că la un moment dat, vastul cheiu al portului, frumos pavoazat, era plin de lumea care încă nu contenea să vie chiar şi pe jos.

Propaganda pe care d-l colonel *Laurenţiu Nicolau,* primar *Nae Hagiescu,* lt.-colonel *I. Neguţi* şi subprefect *N. Berceanu,* o făcuseră în acest sens şi-a atins din plin scopul.

Datorită măsurilor luate din timp de d-nii colonel *Hartel* şi *Pintilescu,* în tot timpul serbării a domnit o ordine perfectă.

La ora 16,30 s'a oficiat la debarcader de către pr. protoereu *Stan Dimancea, Marin Dragne, Gh. Păunescu* şi diacon *Băldescu,* un serviciu divin pentru pomenirea eroilor marinari căzuţi pentru reîntregirea hotarelor.

După aceasta pr. protoereu *Stan Dimancea* a relevat jertfele marinarilor noştri în războiul actual, binecuvântându-le şi a stăruit asupra legăturii atât de frumoasă şi de poetică dintre individ şi mare.

D-l căpitan *Oprescu Gheorghe,* din artilerie, a făcut istoricul marinei noastre de război, scoţând în evidenţă glorioasele lupte date de eroicii marinari în războiul actual şi instistând în special asupra acelor pentru cucerirea Crimeei, arătând episoade înduioşetoare.

D-l *Nae Hagiescu,* primarul oraşului şi vice-preşedintele filialei Ligii Navale, profită de faptul că Ziua Marinei coincide cu ziua onomastică a D-nei Maria Mareşal Antonescu, conducătoarea efectivă a consiliului de patronaj al operelor sociale, de sub înaltul patronaj al M. S. Reginei Mamă Elena şi învederând asistenţa pe care acest consiliu o acordă familiilor celor ce se jertfesc pe front, urează instituţiei deplină isbândă, iar D-nei Maria Mareşal Antonescu, sănătate desăvârşită, ca să poată îndeplini pe deplin opera începută.

După aceasta, preoţii, urmaţi de d-l prefect, d-l primar şi colonel Hartel, comandantul garnizoanei, s'au îmbarcat pe remorcherul „Genciu", care i-a condus în larg, unde au aruncat o coroană de de flori în formă de ancoră, în timp ce muzica militară intona imnul eroilor.

Urmează apoi partea doua a serbării, organizată de d-l colonel *I. Neguţi,* comandantul premilitarilor şi extraşcolarilor, şi d-l *Grigore Popa,* secretarul liceului teoretic de băeţi.

Echipe de premilitari şi extraşcolari au executat diferite demonstraţii nautice, după cari au urmat concursuri de înnot, canotaj şi diferite jocuri marinăreşti, cari au scos în relief buna performanţă a înnotătorilor şi isteţimea lor în aceste jocuri interesante şi plăcute.

In tot timpul serbării, muzica regimentului 20 Dorobanţi a cântat marşuri patriotice şi cântece naţionale.

La ora 19 serbarea fiind terminată, publicul s'a înapoiat în oraş, cu aceleaşi mijloace de locomoţie ca la venire, purtând în suflet dragostea de apă, de poezia ei, de marinari şi de marină.

ZIMNICEA

In ziua de 15 August 1942, Sft. Maria, Patronul Marinei, s'a oficiat un te-deum la biserică, pomenindu-se marinarii eroi căzuţi la datorie, după tabloul nominal.

Părintele *Pârvu Iancu,* a ţinut o frumoasă cuvântare, arătând însemnătatea zilei Patronului Marinei, despre marină şi vitejiile marinarilor români.

GIURGIU

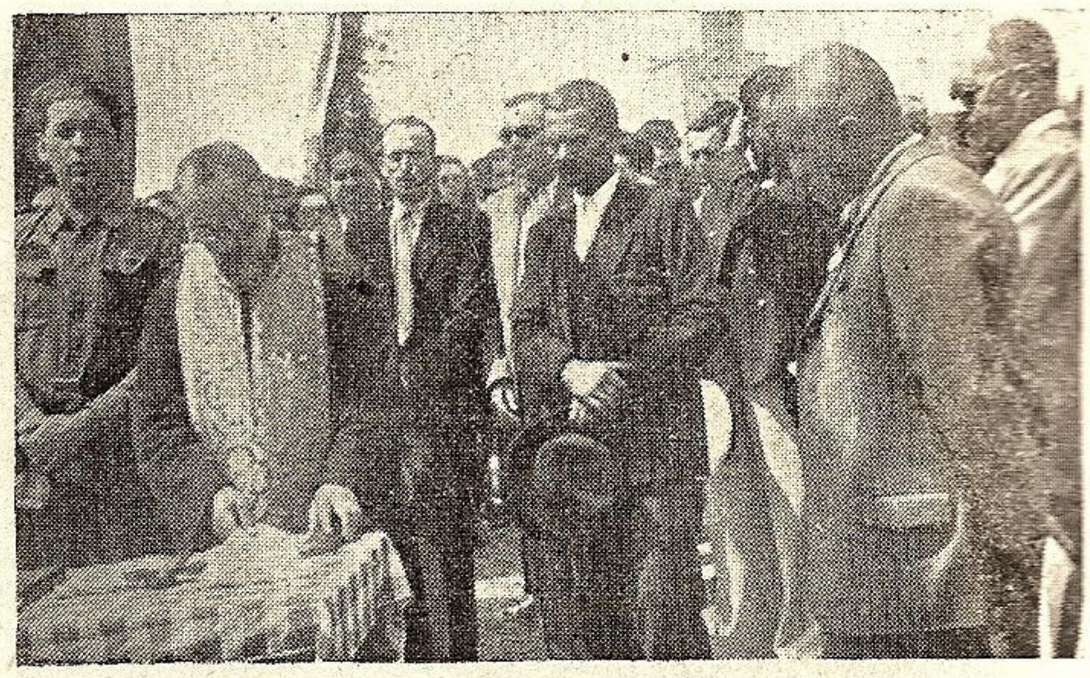
De ziua Marinei, oraşul nostru a fost pavoazat, dând acestei sărbători un aspect deosebit.

Oraşul Giurgiu ale cărei destine se împletesc şi se complectează cu desvoltarea marinărească a vechiului port dela Dunăre, neputând să dea acestei festivităţi amploarea cuvenită din cauza împrejurărilor actuale, a sărbătorit „Ziua Marinei" omagiind memoria marinarilor căzuţi pentru patrie, printr'o solemnitate, desfăşurată la catedrală, care pe cât de sobră, în aceiaşi măsură a amplificat aspectul sărbătoarei creştineşti a Sf. Fecioare Maria, — simbol al minunilor arătate de marinari români în războiul sfânt de Reîntregire.

La orele 11, s'a oficiat un Te-deum de către clerul local în frunte cu protoereul **Al. Vătăşeanu** şi pr. **Al. Constantinescu,** cari au imprimat acestei sărbători caracterul unei adevărate prăsnuiri împărăteşti.

Corul Soc. muzicale „Cântarea Dunării" sub conducerea d-lui prof. **Anghel Bărbulescu,** a completat prin răspunsurile date, aspectul înălţător al solemnităţii.

Se găseau de faţă d-nii : col. Ilie Iliescu, lt. col. Călin Toader, primarul oraşului ; I. Dem. Filipescu, subprefectul judeţului, Paul Drăgănescu, preşed. trib. Vlaşca sec. II ; C. P. Anastasiu, pro-decanul baroului ; C. Lascar, insp. portului ; C. Stănilă, avocat ; lt. col. I. Georgescu, maior I. Târcă, cpt. Vintilă Ionescu, comand. pieţii ; Savin Popescu, directorul liceului „I. Maiorescu"; I. Tecuceanu, ad-tor oficiul Asig. Sociale ; Gr. Marinescu Oţelu, preşedintele Camerei de muncă ; P. Venculescu, şeful Poliţiei ; membri secţiei locale a Ligei Navale Române ; membrii soc. pensionarilor civili „Sf. Nicolae", în frunte cu d. preşed. I. Gheorghiu, magistrat pensionar, precum şi o numeroasă asistenţă.



Corabia : Părintele A. Popescu face sfânta slujbă în faţa autorităţilor.

După ce au fost pomeniţi marinarii căzuţi la datorie, a vorbit Dl. prof. **Savin Popescu,** în numele Ligei Navale Române şi a clubului nautic Giurgiu, arătând că patronul marinei are pentru noi astăzi o mare însemnătate, date fiind faptele săvârşite de marinarii români în războiul pentru reântregirea hotarului de răsărit.

Solemnitatea s'a terminat la ora 12.

OLTENIŢA

Conform programului stabilit pentru Ziua Marinei, serbarea a fost organizată pe unul din şlepurile mari aflate în port şi care în acest scop a fost acostat la ponton fiind pavoazat şi amenajat pentru diferite jocuri nautice care urmau să se execute în cursul serbării. Haina de sărbătoare a portului a fost complectată cu două arcuri de triumf, unul la poarta principală la intrare în port şi altul la intrare pe ponton.

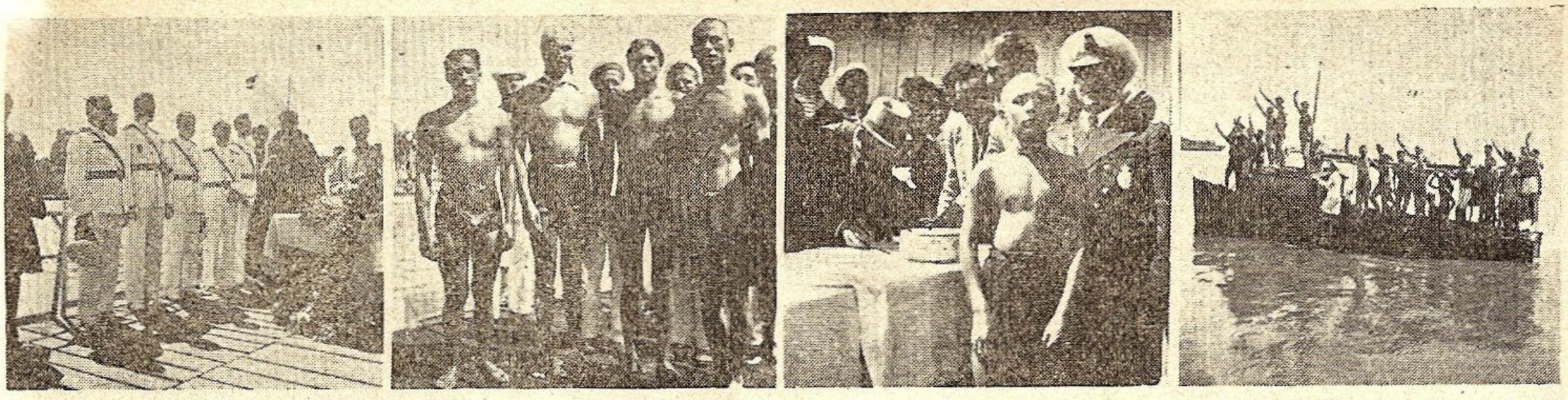
Slujba religioasă s'a oficiat pe şlep în prezenţa autorităţilor civile şi militare şi a unui public numeros, după care preotul a rostit o cuvântare despre însemnătatea zilei. Cuvântul a fost luat apoi de d. Iosif Petre, căpitanul portului, vorbind despre evoluţia marinei româneşti şi rolul marinei noastre în actualul război.

A urmat apoi :

1) Concursul de înot între echipa locală şi a refugiaţilor dobrogeni pe o distanţă de 4 km., premiul I fiind acordat echipei locale.

2) Concursul de bărci, executat cu bărci la patru perechi de rame, între echipele de marinari, muncitori şi grăniceri, premiul I fiind acordat muncitorilor, iar al doilea marinarilor.

Corabia : Autorităţile locale la oficierea serviciului divin.



Cetatea Albă: Ofiţerii din M. R. R. la serbare; premiaţii dela concursuri; împărţirea premiilor; defilarea înotătorilor.

3) Diferite jocuri, sărituri, jocul cu sacii, prinderea raţei pe şcondru.

La ora 13 s'au distribuit premiile, iar după amiază s'au făcut plimbări cu bărcile şi şalupele.

OSTROV

In portul nostru, la orele 11 s'a oficiat un serviciu religios de către preotul *V. Stănescu,* parohul Catedralei Ostrov, pomenindu-se eroii marinari căzuţi la datorie în răsboiul sfânt, apoi s'a scufundat în apă una ancoră de flori, în semn de recunoştinţă pentru eroii marinari, în asistenţa d-lor *I. Teodorescu,* primarul oraşului, Căpit. *Victor Stoian,* comandantul garnizoanei, *A. Pandore,* pretorul plăşei Ostrov, *I. Lăzărescu,* şeful poliţiei, *V. Paraschiv,* girantele Vămei, precum şi toate autorităţile militare şi civile.

Preotul *V. Stănescu,* în cuvinte mişcătoare a vorbit despre însemnătatea zilei marinei, citind fapte de eroism ale modestei noastre flote.

CALARAŞI

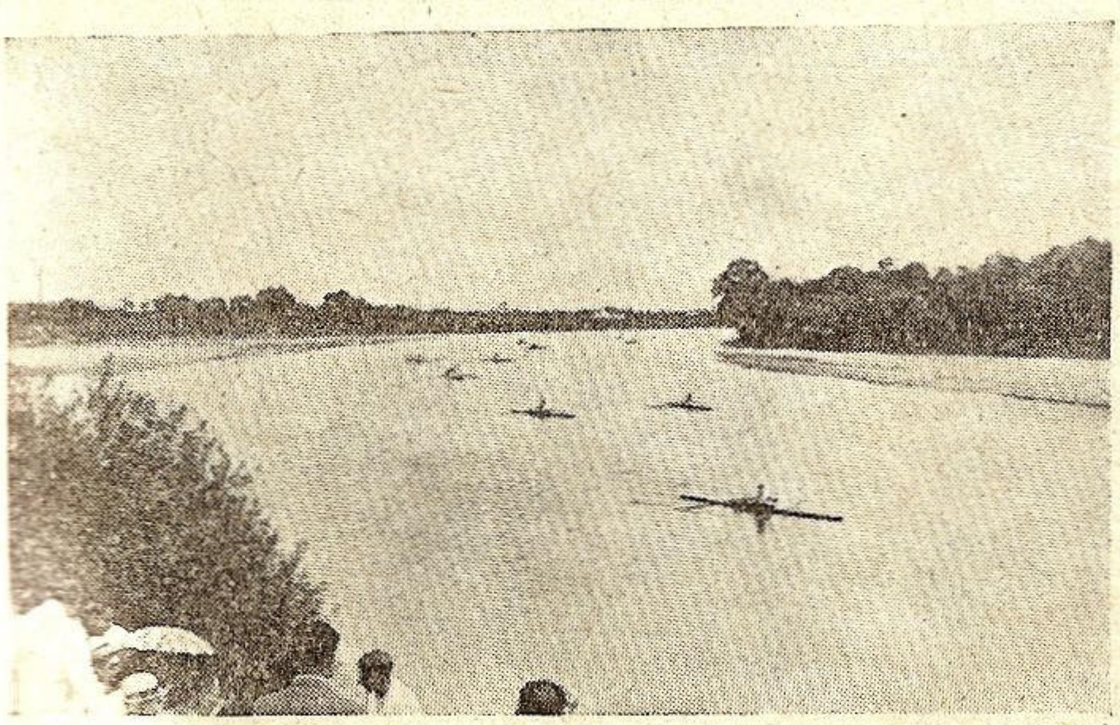
Tradiţionala „ZIUA MARINEI" (Sf. Maria, 15 August), a fost sărbătorită anul acesta în portul nostru printr'o manifestaţie demnă de importanţa zilei şi în conformitate cu programul dinainte stabilit.

In dimineaţa zilei întreg portul a fost pavoazat şi în special terenul şi grădina publică, malul apei, unde a avut loc serviciul divin şi s'a desfăşurat serbarea.

Bacul Florica cu o bună platformă ancorat la mijlocul Borcei, în faţa Grădinii Publice, pe care au luat loc după amiază concurenţii tuturor probelor, a fost special pavoazat cu flamuri.

La ora 11 dimineaţa preoţii catedralei au oficiat Te-Deumul la malul apei — Grădina Publică —, în prezenţa D-lui Prefect al Judeţului şi a tutulor autorităţilor militare şi civile din localitate.

S'a făcut pomenirea tuturor marinarilor eroi căzuţi la datorie în



Arad: Defilarea ambarcaţiunilor.

războiul Sfânt de Reîntregire, aruncându-se apoi în apa Borcei o frumoasă ancoră de flori naturale roşii şi albe, după stropirea ei cu aiazmă.

D-l Primar al oraşului şi Preşedintele Ligii Navale Române, filiala Călăraşi a ţinut o cuvântare demnă de importanţa zilei, prin care a elogiat Marina Regală şi a glorificat faptele de arme pe ape ale marinarilor noştri militari şi civili.

După amiază la orele 17 a început serbarea cu caracter nautic, după program.

Am avut peste 80 de înscrişi cari au luat parte la toate probele la cari s'au înscris. Pe cheu asista la serbare un public foarte numeros. La ora 19½ serbarea a luat sfârşit. Serbarea bine reuşită, a decurs în perfectă ordine, fără nici un incident sau accident.

In ziua de 16 August 1942, orele 9, s'a făcut la sediul Căpităniei Portului Călăraşi, distribuirea premiilor pentru concurenţii reuşiţi la toate probele.

CERNAVODA

In dimineaţa zilei de 15 August, oraşul şi portul Cernavodă, au luat aspectul zilelor de mari sărbători, străzile, edificiile publice şi magazinele fiind pavoazate cu drapelele româneşti, germane şi italiene.

La orele 10.30, toate autorităţile civile şi militare în frunte cu D-l **Alexandru Vâja,** primarul Oraşului şi D-l **Locot. Colonel Alexianu,** delegatul garnizoanei Cernavoda, precum şi un impresionant număr de cetăţeni ai oraşului s'au adunat la biserică în faţa căreia se găseau înşiruite:

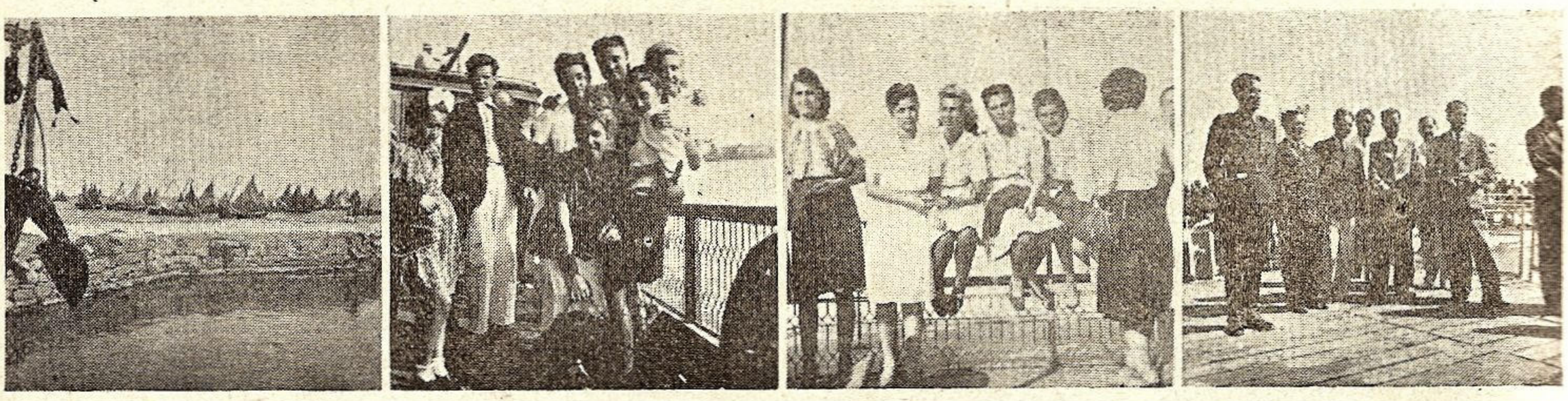
O Companie de onoare sub comanda D-lui Căpt. **Grosu Alexandru,** din Reg. 2 Grăniceri, formată dintr'un ploton al Reg. 2 Grăniceri, un ploton din Reg. 36 Infanterie cu muzica regimentului şi un detaşament al Marinei Regale, dat de Depozitul de Muniţiuni Hinog sub comanda D-lui Sublocot. **Rusu Ştefan.**

La ora 10.45, după terminarea slujbei religioase din acea zi, s'a format cortegiul, pornind în procesiune dela biserica oraşului până la debarcaderul N. F. R. port în ordinea următoare:

Praporele bisericei; coliva; ancora de flori naturale; muzica militară; preoţii în odăjdii, ducând Sf. Cruce şi Sf. Evanghelie; autorităţile civile; delegatul garnizoanei; ofiţerii disponibili fără trupă; publicul; unităţile militare. Pe tot parcursul până în port, muzica a intonat imnul eroilor.

La sosirea în port, pe pontonul N. F. R. care era pavoazat sub îngrijirea Aspirantului **Alexandrescu** dela Gruparea A. S. A. Cernavoda, s'a săvârşit un parastas de către S. S. Preoţii **Coadă Constantin,** parohul bisericei Cernavoda, **Samoil Teodor** şi alţi doi preoţi militari dela unităţile din garnizoană, pomenindu-se cei 144 eroi marinari ai Marinei Regale şi Comerciale după tabloul trimis de Direcţiunea Generală a Marinei Comerciale căzuţi la datorie în războiul sfânt pentru Reîntregire.

După terminarea slujbei, Dl. Locot. de Echipaje **Drăguşanu Nicolae,** Şeful Depozitului de Muniţiuni Hinog, al Marinei Regale, a ţinut o cuvântare. — D-sa făcând mai întâi legătura prin credinţă ce există între Marină şi Dumnezeu, arătând rostul



Cetatea Albă: Regatele pescăreşti ; excursionişti pe „Cetatea Albă" ; comitetul de conducere al filialei.

comemorărei patronului Marinei în ziua de 15 August, ziua Sfintei Fecioare Maria, trecând la evidenţierea necesităţii ce se impune tuturora de a preamări jertfa eroilor neamului românesc, cu date precise culese după comunicatele oficiale cunoscute până în prezent, a scos în relief prin cuvinte mişcătoare, toate faptele de arme săvârşite de marinari şi marina noastră Regală şi Comercială, dela începutul războiului sfânt şi până în prezent.

Cuvântarea a fost încheiată apoi printr'un călduros indemn către popor şi armată spre a continua cu toţii a-şi face datoria spre a fi demni de eroismul celor căzuţi terminând apoi cu cele mai simţiminte urări de sănătate şi viaţă lungă pentru M. S. Regele Mihai I, D-l Mareşal Antonescu, Conducătorul Statului şi dezrobitorul tuturor Românilor de pretutindeni, pentru Ţara Românească, Armata şi Marina, în care timp muzica a intonat Trăiască Regele.

După terminarea cuvântării, au luat loc în şalupă autorităţile civile, delegatul garnizoanei şi preoţii şi eşind în largul Dunării, s'a aruncat în apă ancora de flori, după care prin înapoierea autorităţilor la debarcader, ceremonia a luat sfârşit la ora 12.45, participanţii retrăgându-se spre oraş în sunetul marşurilor executate de muzica militară.

După amiază, dela orele 16—20, muzica militară a Reg. 36 Infanterie a cântat în parcul din centrul oraşului, cântece patriotice şi naţionale.

HARŞOVA:

Avându-se în vedere evenimentele în curs, s'a organizat în limita posibilităţii pentru Ziua Marinei o serbare cu caracter marinăresc cu concursul d-lor locotenent **Bărsănescu Iosif,** Comandantul Garnizoanei locale, **Iulian Andreescu,** Prim Pretor al Plăsei Dunărea şi **Sucri Ibraim,** Şeful Poliţiei Hârşova, după cum urmează :

S'a oficiat la catedrala din localitate un serviciu divin pentru pomenirea eroilor marinari căzuţi la datorie, de unde procesiunea clerului împreună cu autorităţile şi publicul au pornit înspre port, unde s'a continuat serviciul divin pe bordul pontonului S. H.

După terminarea serviciului religios s'a afundat o coroană de flori în memoria marinarilor jertfiţi, cu ocazia afundării onorul s'a dat prin bubuituri de explosibile.

In urma afundării coroanei, D-l Locot. Bărsănescu Iosif, Comandantul Garnizoanei locale, a ţinut o scurtă cuvântare preamărind eroii marinari căzuţi la datorie şi arătând însemnătatea zilei Sf. Maria (Ziua Marinei).

A urmat concursul de canotaj pe distanţa de 8 km. din dreptul Comunei Ghindăreşti până în port, la care au luat parte un număr de 20 bărci dintre care premiul I s'a luat de tânărul **Tudor Diminescu** acordându-i-se un premiu de lei 300 (trei sute), premiul II de către **Leonte G. Ananie** cu premiul de lei 200 (două sute) şi al treilea **Ion Mladin** cu premiul de lei 100 (una sută).

A urmat apoi concursul de înot pe o distanţă de 4 km la care au luat parte un număr de 18 concurenţi dintre care premiul I în valoare de lei 500 (cinci sute) a fost luat de către studentul veterinar **Gheorghe Vasile** din Brăila, premiul doi de către **Alexandru Stelian** de lei 400 (patru sute) şi premiul trei de către **Dumitru Balaş** de lei 200 (două sute).

După concursuri a urmat şcondrul cu pavilion care a fost câştigat de tânărul **Amet Asan** fără nici un premiu bănesc.

Apoi a urmat vânătoarea de raţe cari au fost vânate de **Ion Chivu** şi **Alexandru Stelian.**

După masă au urmat diferite dansuri naţionale date sub conducerea D-lui învăţător **Martinescu** în salonul D-lui **Stelian Ştefănescu.**

Rezultatul serbărei a adus un beneficiu prin subscripţie lei 20.620 înaintată direcţiei marinei comerciale pentru ajutorarea familiilor marinarilor jertfiţi pentru neam şi cruce, iar premiile au fost donate de publicul oraşului.

Serbarea a avut o frumoasă reuşită datorită şi concursului ce ne-a fost dat de către Şefii autorităţilor mai sus notate.

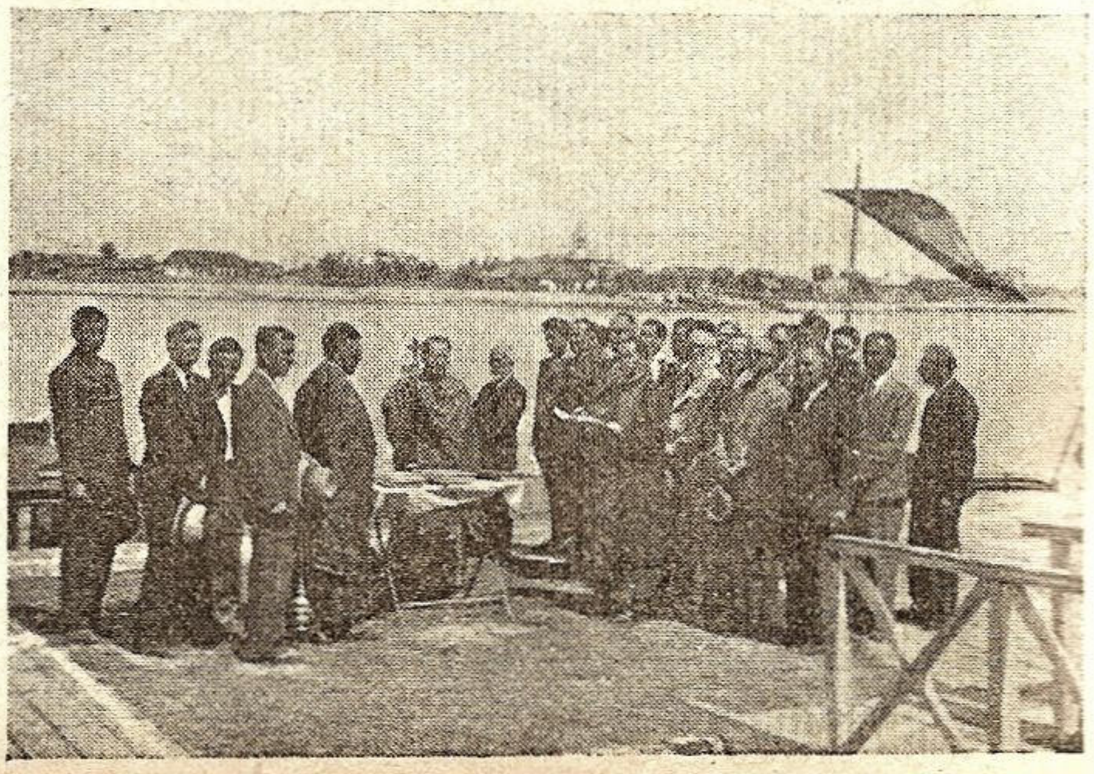
MACIN

„Ziua Marinei" (Sf. Maria), anul acesta a fost sărbătorită printr'un serviciu divin de pomenire, a marinarilor eroi, căzuţi la datorie din războiul Reîntregirei la care au luat parte toate autorităţile civile din acest port.

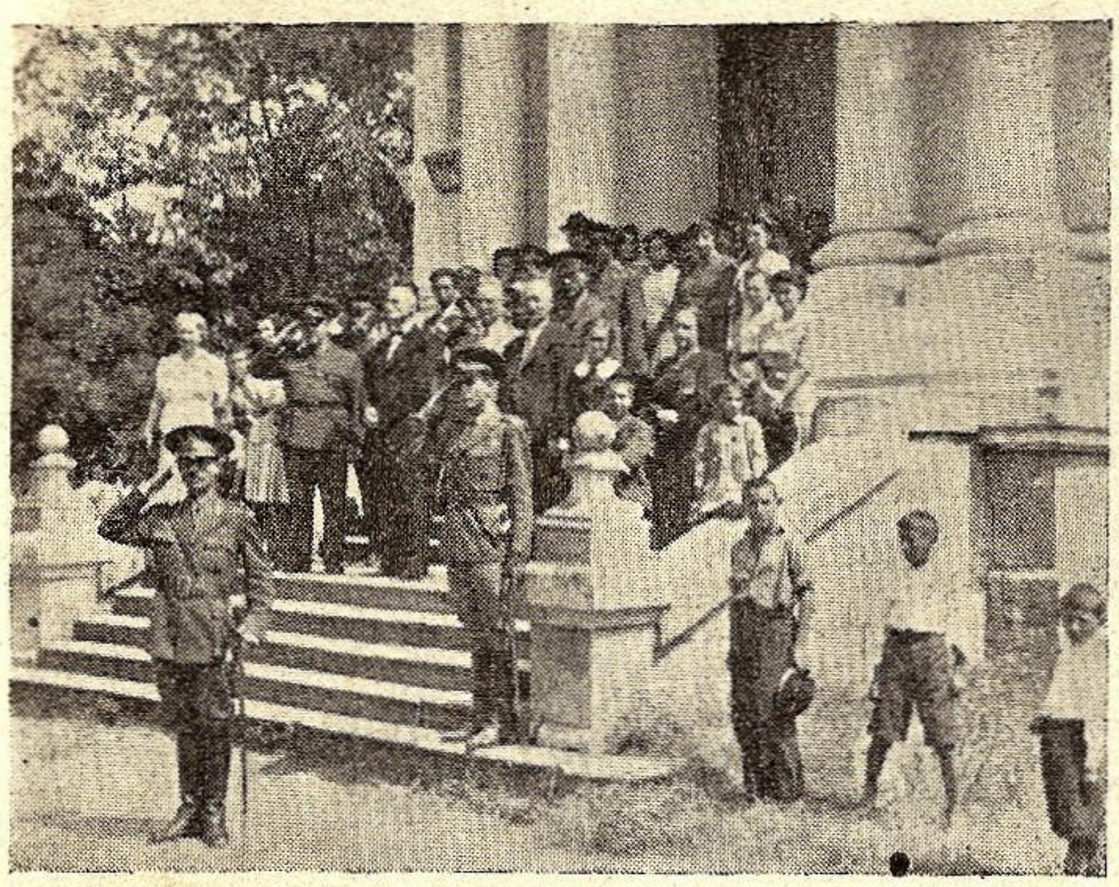
Demonstraţiuni cu caracter nautic, conferinţe, reprezentaţii cinematografice etc., nu s'au organizat deoarece nu există posibilităţi de acest fel în portul Măcin.

BRAILA

Programul referitor la desfăşurarea serbărei zilei Marinei în acest an a fost întocmit de d-l Prefect al judeţului *Col. Ciobanu,* împreună cu d-l c-dor (r) *Cerna Constantin,* preşedintele Ligei Navale, secţia Brăila :



Tulcea: Oficierea serviciului divin.



Calafat: d. maior Marin Grecescu primind defilarea.

a) Oficierea unui Te-Deum la Catedrala oraşului, unde un sobor de preoţi au executat serviciul divin pentru pomenirea eroilor marinari ai Marinei Regale şi Marinei Comerciale.

b) Invitarea autorităţilor civile şi militare, precum şi reprezentanţilor armatei germane şi Corpul Consular au luat parte la această sărbătorire a marinei.

c) După terminarea serviciului divin d-l c-dor (r) Cerna Constantin într'o cuvântare a arătat importanţa zilei de 15 August, a preamărit jertfa marinarilor pe altarul Patriei şi faptele de arme pe Dunăre şi Mare ale navelor Marinei Regale.

GALAŢI

Serbarea zilei Marinei s'a desfăşurat în acest port, conform programului :

6,30: Garda drapelului se ambarcă pe remorcher pentru a merge la Depozitele Fluviale.

8: Se ridică micul pavoaz la toate vapoarele din port.

9: Sosirea remorcherului cu drapelul şi muzica.

9,45: Adunarea Companiei de Onoare, făcând front la Dunăre, în dreptul debarcaderului principal.

9,55: Scoaterea Drapelului cu ceremonialul reglementar.

10,15: Sosirea oficialităţilor şi invitaţilor, care iau loc la bordul monitorului LAHOVARY.

10,25: Sosirea Domnului Comandant al Garnizoanei.

— Compania de Onoare dă onorul numai la sosirea D-lui Amiral Comand. al Div. de Dunăre şi D-lui G-ral Comand. al Garnizoanei, fără ca muzica sau gorniştii să cânte.

— Persoanele ce vin la bord sunt primite la scara tribord a monitorului ARDEAL, cu garda la scară.

— Primirea D-lui Amiral Comand. al Div. de Dunăre şi D-lui Comand. al Garnizoanei se face cu garda la scară şi onorul cu sifleia.

10.30: Slujba religioasă s'a oficiat la prova monitorului LAHOVARY, unde s'a amenajat o capelă.

10,50: Pomenirea marinarilor căzuţi la datorie. In acest moment barca cu 8 rame, în care se află ancora de flori, pleacă dela monitor, depărtându-se cca. 100 m. la larg, rămânând în rame, la înălţimea provei monitorului.

11: Aruncarea în Dunăre a ancorei de flori. A fost anunţată printr'o lovitură de tun, trasă de Mon. ARDEAL. In acest moment, ancora este aruncată în Dunăre iar armamentul bărcii şade cu ramele „drepţi" până la scufundarea ei. Sirenele şi fluierele tuturor vapoarelor din port sună timp de ½ minut. Echipajele navelor fac front spre larg.

11,10: Cuvântarea delegatului Diviziei de Dunăre.

11,25: Trecerea în revistă a Companiei de Onoare.

11,0: Defilarea Companiei de Onoare.

11,35: Sfârşitul solemnităţii. Ambarcarea Drapelului şi muzicei la remorcher, pentru transportarea lor la Dep. Fluvial.

In afară de program au luat cuvântul Dl. Comandor GEORGESCU POMPILIU, din partea Ligei Navale, filiala Galaţi, care a evidenţiat eroismul marinarilor noştri în lupta contra bolşevismului.

Din partea Diviziei de Dunăre a vorbit Dl. Comandor BALAN, care deasemenea a arătat succesele obţinute de mica marină contra marei marine U. R. S. S. şi aportul ce l'au adus unităţile noastre de război atât la împiedicarea aprovizionării pe mare a forţelor ruseşti cât şi la căderea Sevastopolului.

La serbare au luat parte pe lângă şefii tuturor autorităţilor militare şi civile din Galaţi şi d-nii consuli ai Germaniei, Italiei şi reprezentantul Consulatului Francez.

Serbarea a avut loc într'un cadru solemn şi impunător.

Defilarea Companiei de onoare s'a făcut pe cheiu, în faţa Palatului N. F. R.

TULCEA

Ziua Marinei (S-ta Maria), s'a sărbătorit cu un fast mai mare pentru faptele de vitejie ale marinei în războiul actual.

In ziua de 15 August c. la ora 11½ dimineaţa, în prezenţa autorităţilor, membrilor filialei şi a publicului, pe malul Dunării, în faţa Căpităniei Portului Tulcea, s'a oficiat un serviciu religios de către preoţii Anghel, Racoviţă şi Bucur, pentru pomenirea marinarilor care şi-au jertfit viaţa în trecutul şi actualul războiu.

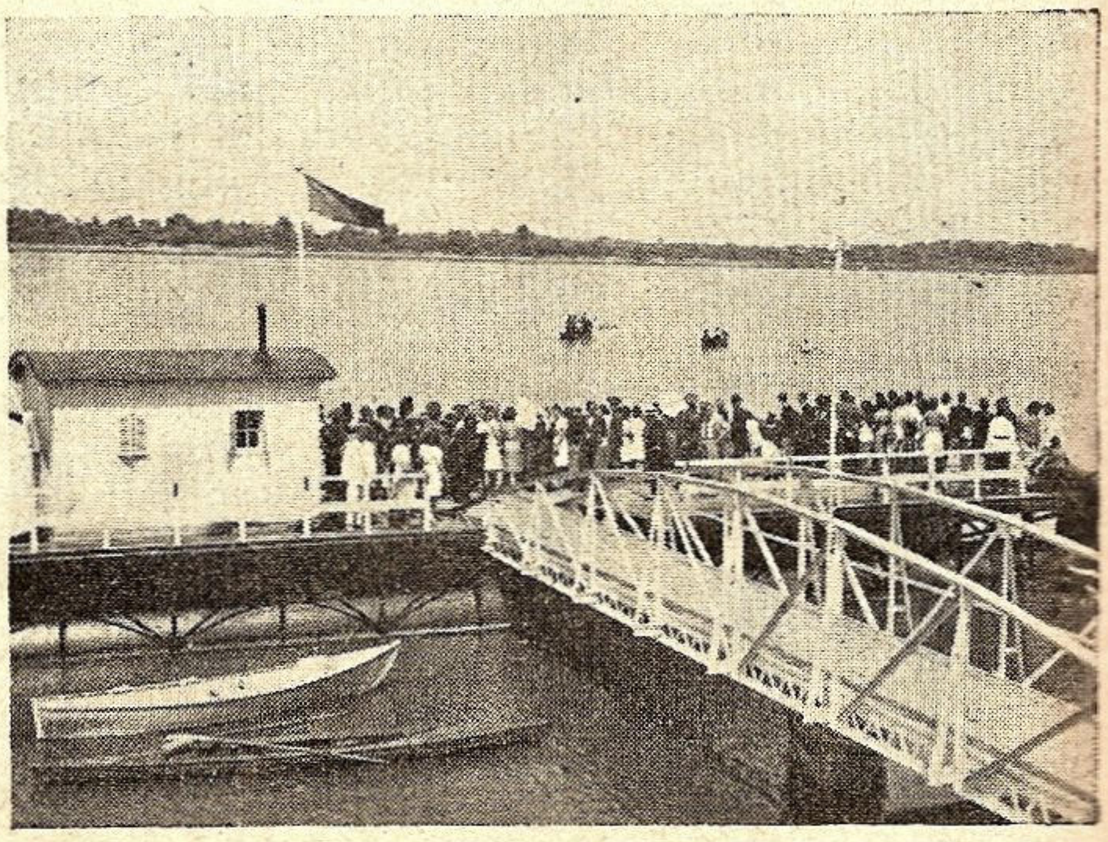
In acest timp Domnul Aspirant delegat al Diviziei de Dunăre *M. Georgescu,* a citit numele eroilor; iar 4 grade din marină a lansat în Dunăre o coroană ancoră pentru pomenirea lor. compania de onoare a Regimentului de Dorobanţi a dat onorul, muzica militară în acest timp a intonat Imnul Eroilor.

La ora 12 d-l subpefect *Valeriu Timofte* a ţinut o inimoasă cuvântare vorbind de importanţa zilei şi marele tribut pe care l-a dat marina noastră în actualul războiu.

La această serbare au dat concursul autorităţile: Prefectura, Primăria oraşului Tulcea, Căpităniа Portului Tulcea şi mai ales d-l comandant al Garnizoanei şi d-l Maior Soci, comandantul Reg. de Dorobanţi, care a pus la dispoziţie muzica regimentului şi o companie de onoare, pentru care filiala le aduce cele mai frumoase mulţumiri.

ISMAIL

In ziua de 15 August 1942, Sf. Maria, „Ziua Marinei" portul a împrăcat haină de sărbătoare fiind frumos aranjat, pavoazat cu drapele şi împodobit cu verdeaţă.



Calafat: Asistenţa la ponton priveşte concursurile.

In această zi la orele 11,30 după Sf. Liturghie, autorităţile militare şi civile precum şi un numeros public, au pornit dela catedrală şi bisericile oraşului, în procesiune spre port.

La orele 12 în tribuna instalată în preajma căpităniei, s'a oficiat serviciul divin de P. S. **Episcop Policarp** cu un sobor de preoţi iar răspunsurile au fost date de corul catedralei condus de preotul **Tomenco C.**

Au fost pomeniţi eroii marinari căzuţi la datorie şi apoi s'a aruncat pe Dunăre o frumoasă ancoră de flori, păstrându-se tot odată un moment de reculegere.

După terminarea serviciului divin, s'au ţinut cuvântări prin care au fost glorificate faptele de arme ale marinarilor noştri, însemnătatea şi desvoltarea marinei noastre de război şi comerciale precum şi urări M. S. Regelui Mihai I, M. S. Regina-Mamă Elena şi Mareşal I. Antonescu Conducătorul Statului Român, pentru izbândă în actualul război, de către :

P. S. Episcop **Policarp,** Dr. **N. Petrescu Nika,** Primarul Oraşului şi Colonel **Atanasiu Sergiu,** Prefectul Judeţului. Din partea Centralei a asistat D-l **Calust Asvadurov,** membrul ai comitetului central.

Au urmat concursuri nautice sportive şi după împărţirea premiilor de mai jos, serbarea a luat sfârşit.

1. **Intrecerea de lotci cu 2 persoane.**

Premiul 1 elev Mihăilescu Dionise şi marinar Cravţov Vasile.

Premiul 2 agent aspirant Demetrescu Mircea şi elev Crestea Eugen.

2. **Lotci cu 3 persoane.**

Premiul 1 Toader Bărbieru, N. Rămăşescu şi Zaharia Trofin.

Premiul 2 Oancea D., Ioniţă Petre şi V. Lujanschi.

Premiul 3 C. Statache, I. Ivanciu şi V. Statache.

3. **Sărituri în apă.**

Premiul 1 elev Mihăilescu Dionise.

Premiul 2 marinar Cravţov Vasile.

Premiul 3 Parahovoi Nae.

Premiul 4 Colesnicenco V.

4. **Traversarea Dunărei înnot.**

Premiul 1 Eugen Soltescu.

Premiul 2 Topilcu Nlae.

Premiul 3 Vasilev Mihail.

5. **Intrecere cu cai de lemn.**

Premiul 1 Petea Mihailov.

Premiul 2 Nistorov Leonte.

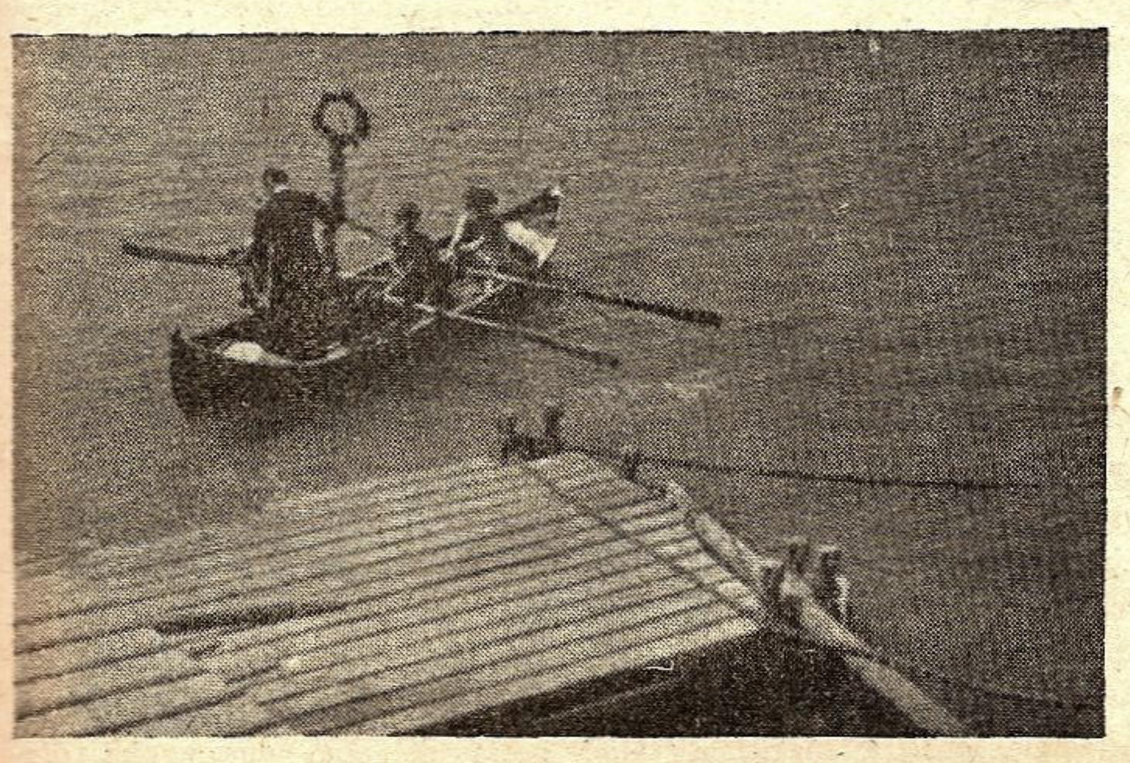
6. **Scondru miraculos.**

Premiul 1 Colesnicenco Al.

7. **Prinderea raţelor pe apă.**

Au fost aruncate pe apă 7 raţe la prinderea cărora au luat parte toţi înnotătorii.

Cu ocazia serbării s'a strâns din cheta făcută de D-rele **Vera Nipomnischi** şi D-l **Gh. Popescu** şi **Taisia Oleinicov** cu



Ismail: Afundarea ancorei de flori.

Ismail : I. P. S. Sa Episcopul Policarp binecuvintează serbarea.

D-l **I. Posteuca,** dela Administraţia Financiară Ismail, suma de lei 5500 (cinci mii cinci sute) din care s'au împărţit concurenţilor de mai sus premii în bani în sumă totală de lei 2420 (două mii patru sute două zeci) precum şi broşurile, revistele şi diplome trimise de Onor L. N. R. R.

VALCOV

Ziua Marinei anul acesta a fost sărbătorită într'un cadru sobru, dar înălţător.

Oraşul a fost pavoazat cu drapelele române, germane şi italiene. Dela ponton, la orele 10 fix, cu o vedetă fluvială autorităţile oraşului au plecat la bordul N. M. S. *Kogălniceanu* unde s'a oficiat un serviciu divin în memoria marinarilor morţi pentru patrie în războiul în contra bolşevismului şi s'a pomenit lista eroilor marinari jertfiţi pe întinsul apelor pentru gloria Neamului şi a Patriei.

Au participat la această sobră solemnitate toate autorităţile militare şi civile ale oraşului dintre cari am remarcat pe d-nii *Gh. Nicolau,* primarul oraşului, cpt. *Gafton,* comand. al garnizoanei, cpt. *Popescu,* comand. al detaş. de aprovizionare, comand. al portului *Gh. Georgescu,* agentul *V. Mihăilescu,* dela agenţia N. F. R. *V. Vetrov,* agentul S. R. D., ing. *Pogârneaţă,* administrator al pescăriilor locale, *Calotă,* şef al vămii, *Micuda I,* dirigintele poştei cum şi întregul corp de ofiţeri ai navelor de război din Deltă.

Slujba religioasă a fost oficiată de către părintele oraşului. După terminarea solemnităţii slujbei religioase, un grup de marinari au aruncat în largul Dunărei două cor din flori în amintirea camarazilor eroi căzuţi în războiul s ul acestei ceremonii solemne, sirenele din port au su

D-l cpt. comandor *Mişu P* impresionante, preamărind jertfa ma boiu, preamărind Marina română, versarului, prin vitejia com marinei adverse de 15 or simţitoare.

Această marină vit început de a se mai derea distrugătorul

S'au preamărit arme recunosc şi a încheiat mului nostr

Concurs concursu

S'au

La cum fă

...ele 11,30 după Sf. Liturghie, autoritățile ... precum și un numeros public, au pornit dela ... orașului, în procesiune spre port.

... tribuna instalată în preajma căpităniei, s'a ... de P. S. **Episcop Policarp** cu un sobor ... au fost date de corul catedralei condus ... C.

... eroii marinari căzuți la datorie și apoi s'a ... o frumoasă ancoră de flori, păstrându-se ... reculegere.

... serviciului divin, s'au ținut cuvântări prin ... faptele de arme ale marinarilor noștri, ... dezvoltarea marinei noastre de război și comerciale ... M. S. Regelui Mihai I, M. S. Regina-Mamă ... I. Antonescu Conducătorul Statului Român, ... în actualul război, de către :

... **Policarp,** Dr. **N. Petrescu Nika,** Primarul Ora... **Sergiu,** Prefectul Județului. Din partea ... D-l **Calust Asvadurov,** membrul ai comitetului

... nautice sportive și după împărțirea pre... serbarea a luat sfârșit.

... de luci cu 2 **persoane.**

... Mihăilescu Dionise și marinar Cravțov Vasile. ... aspirant Demetrescu Mircea și elev Crestea

... **persoane.**

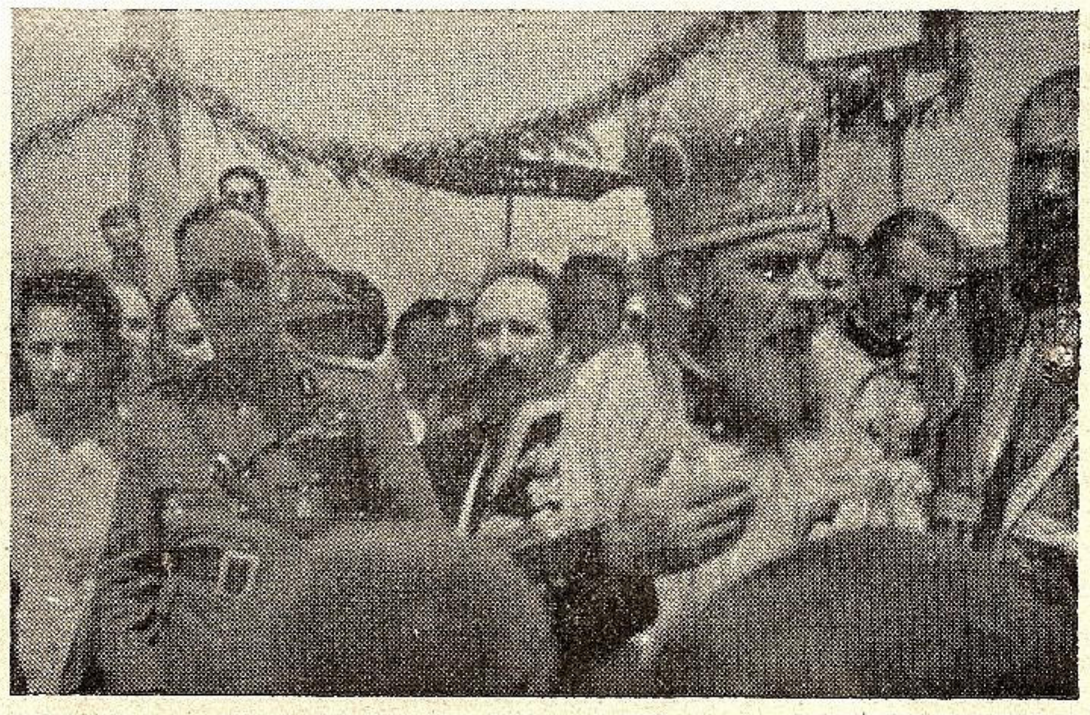
... Bărbieru, N. Rămășescu și Zaharia Trofin. ... D. Ioniță Petre și V. Lujanschi. ... Statache, I. Ivanciu și V. Statache.

... Mihăilescu Dionise. ... Cravțov Vasile. ... Nae. ... V. ... **Dunărei înnot.** ... Soltescu. ... Nlae. ... Mihail. ... **de lemn.** ... Mihailov. ... Leonte. ... Al. ... **pe apă.**

... pe apă 7 rațe la prinderea cărora au luat ...

... s'a strâns din cheta făcută de D-rele ... și D-l **Gh. Popescu** și **Taisia Oleinicov** cu

Ismail: Afundarea ancorei de flori.



Ismail : I. P. S. Sa Episcopul Policarp binecuvintează serbarea.

D-l **I. Posteuca,** dela Administrația Financiară Ismail, suma de lei 5500 (cinci mii cinci sute) din care s'au împărțit concurenților de mai sus premii în bani în sumă totală de lei 2420 (două mii patru sute două zeci) precum și broșurile, revistele și diplome trimise de Onor L. N. R. R.

VALCOV

Ziua Marinei anul acesta a fost sărbătorită într'un cadru sobru, dar înălțător.

Orașul a fost pavoazat cu drapelele române, germane și italiene. Dela ponton, la orele 10 fix, cu o vedetă fluvială autoritățile orașului au plecat la bordul N. M. S. *Kogălniceanu* unde s'a oficiat un serviciu divin în memoria marinarilor morți pentru patrie în războiul în contra bolșevismului și s'a pomenit lista eroilor marinari jertfiți pe întinsul apelor pentru gloria Neamului și a Patriei.

Au participat la această sobră solemnitate toate autoritățile militare și civile ale orașului dintre cari am remarcat pe d-nii *Gh. Nicolau,* primarul orașului, cpt. *Gafton,* comand. al garnizoanei, cpt. *Popescu,* comand. al detaș. de aprovizionare, comand. al portului *Gh. Georgescu,* agentul *V. Mihăilescu,* dela agenția N. F. R. *V. Vetrov,* agentul S. R. D., ing. *Pogârneață,* administrator al pescăriilor locale, *Calotă,* șef al vămii, *Micuda I,* dirigintele poștei cum și întregul corp de ofițeri ai navelor de război din Deltă.

Slujba religioasă a fost oficiată de către părintele orașului. După terminarea solemnității slujbei religioase, un grup de marinari au aruncat în largul Dunărei două coroane din flori în amintirea camarazilor eroi căzuți în războiul sfânt. In timpul acestei ceremonii solemne, sirenele din port au sunat câteva secunde.

D-l cpt. comandor *Mișu Petrovici* a ridicat cuvinte impresionante, preamărind jertfa marinarilor căzuți în actualul războiu, preamărind Marina română, care de 15 ori mai mică decât a adversarului, prin vitejia comandanților navelor ei a putut să ție piept marinei adverse de 15 ori mai mare, cauzându-i pierderi destul de simțitoare.

Această marină vitează și trează a tăiat pofta inamicului dela început de a se mai aventura în apele noastre teritoriale prin pierderea distrugătorului Moscova în apropiere de Constanța.

S'au preamărit deasemenea eroii prezenți pentru faptele lor de arme recunoscute chiar de formidabila noastră aliată Germania, și a încheiat cu calde urări de viață și sănătate conducătorilor neamului nostru și aliaților noștri.

Concursurile. La orele 16, la Ostrovul Cudinov, s'au desfășurat concursurile de înnot, cu bărcile și sărituri în apă.

S'au împărțit premii concurenților de către comitetul vaselor.

La orele 19, tot cu aceiași vedetă autoritățile militare și civile cum și participanții la concursuri, s'au reîntors la ponton unde s'a făcut debarcarea.

CHILIA NOUA

La ora 11,50 s'a oficiat de toţi preoţii din Chilia Nouă, în frunte cu Protopopul Guştiuc, în port pe şlepul D. D. S. G. 2139, un parastas cu care ocazie s'a pomenit numele eroilor marinari, morţi în războiul 1916—918 şi în războiul actual. La sfârşitul slujbei religioase s'a aruncat în Dunăre o ancoră cu flori.

După slujba religioasă a avut loc o serbare cu caracter marinăresc, cu următorul program :

— Intreceri de bărci
— Concurs de înot, viteză 200 m.
— Concurs de înot, rezistenţă 2000 m.

Părintele **Guştiuc,** Protopopul Jud. Chilia, după slujba religioasă, a ţinut o cuvântare, scoţând în relief însemnătatea zilei Marinei şi aportul Marinei Regale în războiul actual.

Serbarea, în general, a avut asupra publicului care a asistat în număr foarte mare, un efect surprinzător, fiind prima serbare de acest fel şi proporţie însemnată pentru Chilia Nouă.

Ismail: Un colţ al tribunei oficiale.

CETATEA ALBA

La ora 19 dim. în prezenţa d-lor şefi ai autorităţilor militare şi civile, a corpului ofiţeresc din garnizoană, a comitetului Filialei, a ofiţerilor din Marina Regală, a corpului funcţionăresc şi a unui numeros public, s'a început oficierea serviciului divin de către un sobor de preoţi, răspunsul fiind dat de corul catedralei.

Te-deumul s'a oficiat pe un bac „Zibell", la debarcaderul No. 1, pe care a luat loc şi o unitate din Marina Regală care a dat onorul în timpul serbării, — având imediat un bac mic M. R., pe care a fost instalată muzica militară, urmat de al doilea bac „Zibell", pe care au fost îmbarcaţi invitaţii.

Portul a fost frumos pavoazat cu pavilioane mari cum şi cu culorile Germane şi Italiene.

Intregul mol No. 1, începând dela debarcaderul L. N. R. şi până la locul serbării a fost destinat publicului fără invitaţii — care în număr foarte mare a luat parte la serbare.

In largul portului au fost aranjate în careu vasele N. F. R. „Alion", „Zimbru", „Cetatea Albă", şi „Maican", iar în partea de nord a molului înspre Cetate, erau ancorate circa 40 bărci-veliere pescăreşti, gata pentru concursul regatelor.

Deasemeni în mijlocul careului erau adunate ambarcaţiunile L. N. R. cu pânzele întinse şi flamura L. N. R. fâlfâind în vânt, iar lângă bacul pe care s'a oficiat tedeumul, pe un bac mic M. R. erau aşezaţi în linie de flanc şi descoperiţi pentru rugăciune concurenţii concursurilor nautice.

Timpul a fost favorabil, cu vânt mulţumitor pentru regate, care fâlfâiau pavilioanele naţionale, dând un aspect cât se poate de plăcut, relevând că, serbarea este naţională şi marinărească.

In timpul când corul intona veşnica pomenire, militară ruga, o şalupă a Marinei Regale, s'a îndreptat înspre mijlocul careului celorlalte vase şi a lansat ancoră din flori în memoria Eroilor Marinari morţi pentru Patrie, Cruce şi întregirea hotarelor.

După terminarea serviciului religios a luat cuvântul sorul Garnizoanei D-l Căpit. **Misăilă,** care a vorbit foarte călduroşi, elogiind memoria eroilor marinari faptele lor, cu sacrificiul vieţii lor, au prea înălţat istorie vitejia legendară a Marinei Regale Române lor totală, împreună cu ceilalţi eroi români şi pentru cruce, desrobirea neamului şi întregirea

După D-sa a luat cuvântul D-l Locot. Colonel Preşedintele Ligei Navale Române Filiala Cetatea evidenţiat importanţa mării în viaţa unui stat, atât vedere comercial, cât şi a marinei de război.

A exemplificat importanţa mărilor cu ţările Anglia, Franţa, Egipt etc.

A descris calitaţile superioare de instrucţie caracterizează pe marinar : disciplină, camaraderie legându-şi viaţa lor de viaţa, de funcţionarea se găsesc.

A elogiat faptele săvârşite de marină şi război, cinstindu-se memoria eroilor dispăruţi.

In numele Ligei Navale Române, al cărui pentru prima oară dela anul de restrişte, a prezentat de recunoştinţă şi admiraţie pentru Marina Regală Filiala L. N. R. din Cetatea Albă, va desvolta şi în populaţia civilă a oraşului aceiaşi stimă şi marinari.

A închinat pentru Majestatea Sa Regele familia Regală, pentru Mareşalul Conducător al ofiţerii şi trupa marinei române, pentru Fuhrerul toţi aliaţii luptători astăzi, alături de brava

După D-l Colonel Ghetaru, a luat cuvântul D-l **Baicu,** Comandantul Detaşamentului Marinei Regale Albă, care a spus următoarele :

15 August — Sfânta Maria este zi mare şi întreg creştinismul dar pentru noi marinarii noştri doită însemnătate căci în plus este patronul nostru.

Anul acesta al treilea din cel mai groaznic bătut omenirea se cădea s'o sărbătorim prin prin care am adus prinos şi mulţumită bunului ne-a purtat din victorie în victorie contra evocând în acelaş timp pe eroii marinari, puţini mari prin faptele lor războinice şi prin condiţiuni cu totul excepţionale ca cele de pe marinarilor ne este dat să ducem lupta aprigă armelor vizibile — dar şi contra unui duşman noastră însutit mai mică decât cea duşmană. — măsură, din cauza poziţiei geografice, de ajutor aliaţilor noştri, a fost totuşi la înălţimea misiunii înţelepciunii conducătorilor ei şi mai ales grupe sacrificiu — patriotismului fanatic şi hotărârii de a călăuzit pe toţi marinarii dela mic la mare şi în orice împrejurare. Cu mica noastră flotilă de îndemână, am putut dela început chiar, să ţinem dabila flotă bolşevică, ţintuind-o în bârlogul Sevastopol adăpostul unei neasămuite apărări terestre şi aeriene timp această inexpugnabilă fortăreaţă a trebuit în faţa măreţului atac al forţelor terestre române şi căderea ei a apus şi bârlogul flotei sovietice. — prezent fugărită din port în port. Cu puţinele care am început războiul, noi marinarii români coastele noastre maritime tăind pofta de atac prima dată, când s'a apropiat de pământul

CHILIA NOUA

La ora 11,50 s'a oficiat de toţi preoţii din Chilia Nouă, în frunte cu Protopopul Guştiuc, în port pe şlepul D. D. S. G. 67139, un parastas cu care ocazie s'a pomenit numele eroilor marinari, morţi în războiul 1916—918 şi în războiul actual. La sfârşitul slujbei religioase s'a aruncat în Dunăre o ancoră cu flori.

După slujba religioasă a avut loc o serbare cu caracter marinăresc, cu următorul program :

— Intreceri de bărci
— Concurs de înot, viteză 200 m.
— Concurs de înot, rezistenţă 2000 m.

Părintele **Guştiuc,** Protopopul Jud. Chilia, după slujba religioasă, a ţinut o cuvântare, scoţând în relief însemnătatea zilei Marinei şi aportul Marinei Regale în războiul actual.

Serbarea, în general, a avut asupra publicului care a asistat în număr foarte mare, un efect surprinzător, fiind prima serbare de acest fel şi proporţie însemnată pentru Chilia Nouă.

Ismail: Un colţ al tribunei oficiale.

CETATEA ALBA

La ora 19 dim. în prezenţa d-lor şefi ai autorităţilor militare şi civile, a corpului ofiţeresc din garnizoană, a comitetului Filialei, a ofiţerilor din Marina Regală, a corpului funcţionăresc şi a unui numeros public, s'a început oficierea serviciului divin de către un sobor de preoţi, răspunsul fiind dat de corul catedralei.

Te-deumul s'a oficiat pe un bac „Zibell", la debarcaderul No. 1, pe care a luat loc şi o unitate din Marina Regală care a dat onorul în timpul serbării, — având imediat un bac mic M. R., pe care a fost instalată muzica militară, urmat de al doilea bac „Zibell", pe care au fost îmbarcaţi invitaţii.

Portul a fost frumos pavoazat cu pavilioane mari cum şi cu culorile Germane şi Italiene.

Intregul mol No. 1, începând dela debarcaderul L. N. R. şi până la locul serbării a fost destinat publicului fără invitaţii — care în număr foarte mare a luat parte la serbare.

In largul portului au fost aranjate în careu vasele N. F. R. „Alion", „Zimbru", „Cetatea Albă", şi „Maican", iar în partea de nord a molului înspre Cetate, erau ancorate circa 40 bărci-veliere pescăreşti, gata pentru concursul regatelor.

Deasemeni în mijlocul careului erau adunate ambarcaţiunile L. N. R. cu pânzele întinse şi flamura L. N. R. fâlfâind în vânt, iar lângă bacul pe care s'a oficiat tedeumul, pe un bac mic M. R. erau aşezaţi în linie de flanc şi descoperiţi pentru rugăciune concurenţii concursurilor nautice.

Timpul a fost favorabil, cu vânt mulţumitor pentru regate, care fâlfâiau pavilioanele naţionale, dând un aspect cât se poate de plăcut, relevând că, serbarea este naţională şi marinărească.

In timpul când corul intona veşnica pomenire, iar muzica militară ruga, o şalupă a Marinei Regale, s'a deplasat încet înspre mijlocul careului celorlalte vase şi a lansat pe apă o ancoră din flori în memoria Eroilor Marinari morţi la datorie, pentru Patrie, Cruce şi întregirea hotarelor.

După terminarea serviciului religios a luat cuvântul confesorul Garnizoanei D-l Căpit. **Misăilă,** care a vorbit în termeni foarte călduroşi, elogiind memoria eroilor marinari, care prin faptele lor, cu sacrificiul vieţii lor, au prea înălţat şi trecut în istorie vitejia legendară a Marinei Regale Române şi prin jertfa lor totală, împreună cu ceilalţi eroi români şi aliaţi, au luptat pentru cruce, desrobirea neamului şi întregirea hotarelor.

După D-sa a luat cuvântul D-l Locot. Colonel **Gheţaru N.,** Preşedintele Ligei Navale Române Filiala Cetatea Albă, care a evidenţiat importanţa mării în viaţa unui stat, atât din punct de vedere comercial, cât şi a marinei de război.

A exemplificat importanţa mărilor cu ţările înconjurate de ape, Anglia, Franţa, Egipt etc.

A descris calitaţile superioare de instrucţie şi educaţie ce caracterizează pe marinar : disciplină, camaraderie, spirit de jertfă, legându-şi viaţa lor de viaţa, de funcţionarea vaselor pe care se găsesc.

A elogiat faptele săvârşite de marină şi marinari în actualul război, cinstindu-se memoria eroilor dispăruţi.

In numele Ligei Navale Române, al cărui pavilion a apărut pentru prima oară dela anul de restriste, a prezentat sentimentele de recunoştinţă şi admiraţie pentru Marina Regală şi a promis că Filiala L. N. R. din Cetatea Albă, va desvolta şi pe mai departe în populaţia civilă a oraşului aceiaşi stimă şi admiraţie pentru marinari.

A închinat pentru Majestatea Sa Regele Mihai I, pentru familia Regală, pentru Mareşalul Conducător al Statului, pentru ofiţerii şi trupa marinei române, pentru Fuhrerul Hitler şi pentru toţi aliaţii luptători astăzi, alături de brava armată Germană.

După D-l Colonel Gheţaru, a luat cuvântul D-l Locot. Comandor **Balcu,** Comandantul Detaşamentului Marinei Regale din Cetatea Albă, care a spus următoarele :

15 August — Sfânta Maria este zi mare şi sfântă pentru întreg creştinismul dar pentru noi marinarii români are o îndoită însemnătate căci în plus este patronul nostru.

Anul acesta al treilea din cel mai groaznic război ce a străbătut omenirea se cădea s'o sărbătorim prin slujbă religioasă prin care am adus prinos şi mulţumită bunului Dumnezeu, că ne-a purtat din victorie în victorie contra duşmanului crucii, evocând în acelaş timp pe eroii marinari, puţini la număr dar mari prin faptele lor războinice şi prin sacrificiul vieţii în condiţiuni cu totul excepţionale ca cele de pe uscat. Nouă marinarilor ne este dat să ducem lupta aprigă nu numai contra armelor vizibile — dar şi contra unui duşman invizibil. — Marina noastră însutit mai mică decât cea duşmană, — lipsită în mare măsură, din cauza poziţiei geografice, de ajutorul preţios al aliaţilor noştri, a fost totuşi la înălţimea misiunei sale, graţie înţelepciunii conducătorilor ei şi mai ales graţie spiritului de sacrificiu — patriotismului fanatic şi hotărârii de a învinge, care a călăuzit pe toţi marinarii dela mic la mare oriunde s'au găsit şi în orice împrejurare. Cu mica noastră flotilă ce ne-au stat la îndemână, am putut dela început chiar, să ţinem în frâu formidabila flotă bolşevică, ţintuind-o în bârlogul Sevastopolului la adăpostul unei neasămuite apărări terestre şi aeriene. In ultimul timp această inexpugnabilă fortăreaţă a trebuit să capituleze în faţa măreţului atac al forţelor terestre române şi germane şi cu căderea ei a apus şi bârlogul flotei sovietice, — care este în prezent fugărită din port în port. Cu puţinele nave de război cu care am început războiul, noi marinarii români ne-am apărat coastele noastre maritime tăind pofta de atac duşmanului din prima dată, când s'a apropiat de pământul nostru scump, prin

scufundarea distrugătorului bolşevic „Moscova" şi avarierea celui de al doilea „Taşchent" — Dar cea mai formidabilă acţiune a micei noastre marine militare este c'a asigurat în continuu căile navigabile ale marinei comerciale române şi aliate, care a alimentat fronturile cu toate cele necesare. Am dovedit că stăpânirea mării nu este asigurată printr'o marină puternică, ci prin marinari curagioşi şi hotărâţi cum este cel român. Zi de zi convoiurile noastre conduse de personal militarizat tot atât de priceput şi decis ca cel militar au străbătut Marea Neagră în lung şi în lat sub scutul aceloraşi puţine vase româneşti de luptă. Natural că aceasta s'a putut face cu sacrificii în oameni şi în vase. Rezultatul însă este măreţ, căci aprecierile cele mai măgulitoare ne-au venit nu numai dela aliaţii noştrii — dar chiar dela inamicii noştrii. Voi eroi marinari, pomeniţi mai adineauri, care n'aţi avut parte de un mormânt şi o cruce creştinească la căpătâi, dormiţi în pace acolo în fundul apei, căci pentru noi camarazii voştri supravieţuitori ne sunteţi cea mai strajnică pildă de sacrificiu pentru Patrie şi Cruce.

In această zi mare pe care an de an o aşteptăm s'o sărbătorim, reînoim jurământul că vom răzbuna plecarea voastră prematură dintre noi şi nu vom fi liniştiţi până ce marea flotă bolşevică din Marea Neagră nu va trece în domeniul istoriei, ca ceva care a fost odată. Acest cataclism pentru duşmanul de secole al nostru şi de peste două zeci ani şi al crucei, se apropie cu paşi gigantici.

Suntem mândri de eroismul vostru şi încântaţi că nouă marinarilor români ne este hărăzit să-i dăm această cruntă lovitură.

De aceea noi de aci şi ceilalţi camarazi ai noştri din toate porturile noastre am ridicat rugi fierbinţi de mulţumire către Dumnezeu că ne-a ales pe noi fiii apelor româneşti să lovim şi să distrugem colosul de fier şi oţel al păgânului din Marea Neagră, — contribuind astfel la victoria finală a bravelor noastre oşti terestre, care au pătruns adânc în inima marii Rusii, ducând cu ele libertatea şi creştinătatea.

M'adresez tineretului, care mai fericit ca generaţia noastră, va avea parte de o linşte îndelungată, rugându-l să iubească marea noastră — căci Marea Neagră a noastră va fi, şi să dea marinei române de război şi de comerţ cel mai neprecupeţit concurs. Indrăgiţi şi susţineţi această armă frumoasă a Ţării : **Marina Militară** — ajutaţi şi contribuiţi cu tot ce vă stă în putinţă la făurirea unei mândre şi mari **marine comerciale,** astfel că, sublimul nostru tricolor să împânzească iarăşi şi mai mult toate mările şi oceanele globului pământesc.

Voi sunteţi speranţa de mâine a României mari şi tari, căci noi pornim spre apusul vieţii — în noi veţi găsi numai pilda de urmat şi sfătuitorul pe care nu trebue nici odată să-l dispreţuiţi.

Mulţumesc în numele marinei româneşti tuturor celor cari au venit cu multă plăcere să ne însoţească azi la sărbătorirea patronului nostru.

Aduc cele mai vii mulţumiri LIGEI NAVALE ROMANE din Cetatea Albă şi neobositului ei comitet pentru preţiosul concurs ce ne-a dat, ca, această sărbătorire să fie cât mai fastuasă şi mai reuşită.

Ii urez din suflet acestei măreţi instituţii „LIGA NAVALA ROMANA" cea mai deplină prosperitate şi doresc ca în cel mai scurt timp orice român să se numere printre membrii ei — numai astfel ţelul ei sublim va fi ajuns înfăptuindu-se o marină de război şi mai ales comercială mare şi puternică.

Şi acum ca încheere vă rog să vă uniţi cugetele cu al meu, urând conducătorilor noştri viaţă şi sănătate.

Trăiască M. S. Regele Mihai I şi scumpa noastră Regină mamă!

Trăiască marele nostru întregitor şi salvator al Ţării noastre D-l Mareşal Antonescu!

Trăiască înţeleptul guvern care ne conduce în aceste vremuri grele!

Trăiască — crească şi înflorească marina română sub continua conducere înţeleaptă a marinarului desăvârşit D-l Amiral Păiş!

După terminarea cuvântărilor s'a procedat la desfăşurarea programului concursurilor şi regatelor.

Concursul de regate

Concursul de regate s'a efectuat pe un triunghiu de 6 km. după ce s'a dat anunţul prin tragere cu arma, au pornit cele 40 bărci pescăreşti pentru obţinerea premiilor stabilite, desfăşurarea care a făcut o impresie foarte frumoasă asupra publicului participant.

Premiile au fost obţinute de către următorii pescari :

1. Premiul I pescarul Ivan Taran cu barca No. 202, în suma de 900 lei.

2. Premiul II pescarul Naum Taran cu barca No. 599 în suma de 600 lei.

3. Premiul III pescarul Belous Vasile cu barca No. 238 în suma de 300 lei.

Calafat: Ancora de flori pentru eroi.

Concursurile de înnot

La concursurile de înot au luat parte un număr de 25 concurenţi, din cari au reuşit să obţină premii următorii :

Inot 200 metri.

1. Corjos Stan echipa Marinei Comerciale premiul I lei 400.
2. Baltagi Pavel echipa L. N. R. premiul II lei 250.
3. Grosu Nicolae echipa Marinei Comerciale premiul III lei 150.

Inot 100 metri.

1. Prohorov Boris echipa L. N. R. premiul I lei 250.
2. Gorşcovăţ Victor echipa L. N. R. premiul II lei 150.

S'a dat premiul I primului militar la 100 metri, Dogeanu Ovidiu, din echipa Marinei Regale în suma de lei 200.

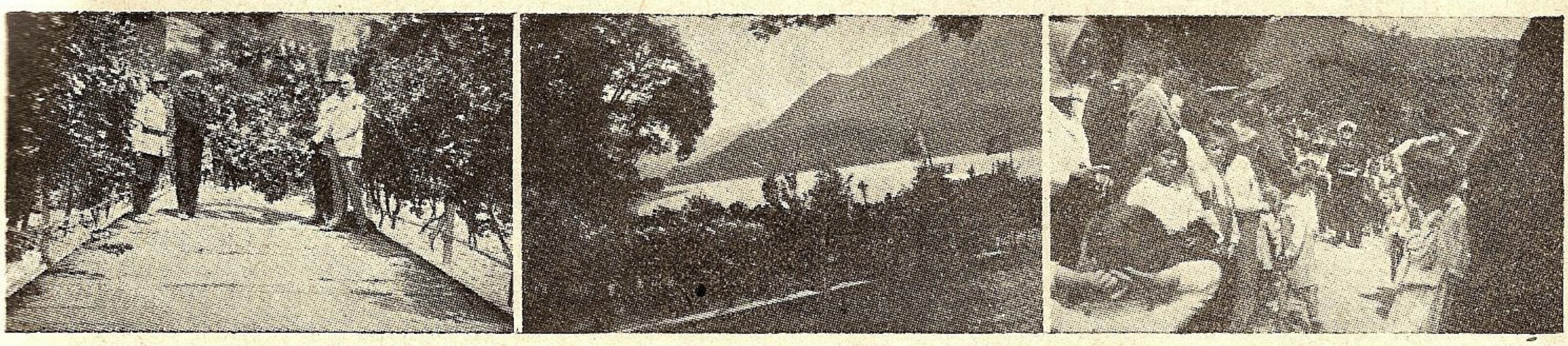
Inot 50 metri.

1. Niclievici Oleg echipa L. N. R. premiul I lei 250.
2. Grigorescu Ion echipa L. N. R. premiul II lei 150.
3. Simion Valeriu echipa L. N. R. premiul III lei 100.

Scondrul cu purcelul a fost obţinut de către Ghimpu Zisu, ostaş din Marina Regală.

Prinderea raţelor.

Un număr de 8 raţe aruncate pe apă, după care apoi, înotătorii s'au aruncat în apă pentru prinderea lor.



Drencova: Ancora de flori; un colţ al serbărei; d. I. Buzulică rosteşte cuvântarea.

După terminarea concursurilor s'a procedat la înmânarea premiilor, de către comitetul compus din D-nii Colonel Gheţaru, Comandor Baicu, Const. Ungureanu, Ion Şerbănescu, Căpitanul Portului şi Inginer Mircea Constantinescu.

Totalizându-se punctajul pentru „Cupa Colonel Gheţaru" au obţinut :

Echipa L. N. R. 13 puncte.

Echipa Marina Comercială 4 puncte.

Echipa Marina Regală 3 puncte.

Publicul participant a rămas mult impresionat de ansamblul general al serbării, în special atunci când s'a lansat ancora de flori şi când s'a ţinut cuvântările, iar în timpul concursurilor a fost foarte entusiasmat.

Majoritatea publicului era format din basarabeni rămaşi sub ocupaţia sovietică, şi mulţi veniţi din Ovidiopol (Transnistria) port situat pe limanul Nistrului vis-a-vis de Cetatea Albă, pentru a asista la serbare.

Aceştia din urmă pe lângă că erau pe deplin mulţumiţi nu-şi mai găseau locurile, lucru ce se releva prin entuziasmul aplauzelor şi felul mulţumitor sufletesc ce se citea pe feţele lor.

Intrarea şi participarea în port la serbare pe lângă că a fost liberă, s'a dat adevăratul caracter de propagandă marinărească, relevându-se întreruperea de doi ani a serbărilor marinăreşti ce se organizau în mod deosebit în portul Cetatea Albă.

După amiază s'a organizat o excursiune pe Limanul Nistrului, excursiune care s'a făcut cu vasul de pasageri N. F. R. „Cetatea Albă", cu invitaţii lansate de Marina Regală şi de L. N. R.

Plecarea s'a făcut din portul Cetatea Albă, debarcaderul No. 2, la ora 15 p. m. Vasul a parcurs distanţa 10 km gura Nistrului, de unde s'a înapoiat Bugaz—Ovidiopol fără escală, ajungând în portul Cetatea Albă la orele 19,30.

Excursiunea s'a făcut în scop de propagandă şi fără plată.

La această excursiune au participat un număr de circa 400 persoane, majoritatea şefi de autorităţi, ofiţeri, magistraţi, funcţionari, membrii L. N. R. şi public din oraş toţi cu familiile.

Tot timpul excursiei, publicul a fost delectat de cântece naţionale şi marinăreşti, executate de către muzica Regimentului 35 Infanterie.

Programul întregei zile s'a executat într'un cadru deosebit de mulţumitor, excursiunea de după amiază complectând în mod foarte plăcut programul desfăşurat dimineaţa şi realizând apropierea sufletească a basarabenilor, iar din punct de vedere al propagandei s'a reuşit pe deplin, apropiindu-i de viaţa de apă, nu numai pe participanţi dar şi pe ceilalţi invitaţi, cari au rămas impresionaţi atât pentru felul cum s'a aranjat serbarea cât şi asupra reuşitei ei.

CONSTANŢA

Starea excepţională în care se află ţara precum şi faptul că oraşul Constanţa este situat într'o zonă de războiu care în ori ce moment poate fi supusă acţiunei atacurilor inamice, Ziua Marinei nu a putut fi serbată cu fastul tradiţional ai anilor precedenţi, ci a avut numai un caracter special sobru de reculegere impus de faptele de vitejie ale marinarilor în războiul actual.

In acest scop, Filiala Ligii Navale Române Constanţa s'a adresat Episcopiei Tomisului cu rugămintea de a dispune ca preoţii, în biserici, cu ocazia serviciului religios din acea zi să facă pomenirea marinarilor din campaniile 1877—1878, 1913, 1916—1919, precum şi în actualul războiu, trimiţând listele eroilor.

Tot odată s'a cerut ca preoţii în predica zilei, să reamintească credincioşilor prin câteva cuvinte despre :

1) Importanţa acestei serbări creştineşti.

2) Despre Sfânta Maria protectoarea marinei şi marinarilor.

3) Cei morţi călătorind pe ape.

Pentru ora 11 dimineaţa s'a aranjat un Te-Deum la Capela Militară, la care au fost invitate toate oficialităţile locale.

Slujba a fost oficiată de P. S. Episcopul *Gherontie* al Tomisului.

Din partea Filialei au asistat Vice-Preşedintele şi Secretarul Ligii Navale Române.

Divizia de Mare a dispus ca la celelalte biserici la ora 10 dimineaţa să asiste câte o delegaţie de ofiţeri, maeştri şi trupă de Marină.

In port sărbătorirea a avut loc pe nave, într'un cadru impresionant prin sobrietatea sa, aşa cum cer timpurile de astăzi. In locul festivităţilor cu cari ne obişnuise trecutul, programul Zilei Marinei şi navigaţiei româneşti a întrunit în primul port al ţării un impresionant număr de vase. A fost un moment de adâncă reculegere pentru brava noastră armie de apă, pentru aceia cari şi-au jertfit viaţa pentru apărarea pământului scump al Ţării şi pentru câştigarea celei mai elocvente biruinţe din câte a dat dovadă marina română.

Programul zilei la Constanţa s'a redus la un serviciu religios care s'a oficiat pe bordul uneia din unităţile flotei, în prezenţa d-lui contr'amiral Georgescu, comandantul marinei regale române, a ofiţerilor superiori din marină şi a unor numeroase delegaţiuni de ofiţeri din marinele aliate germană şi italiană.

Serviciul religios a fost oficiat de preotul căpitan Gh. Tudorache, confesorul diviziei de Mare, iar onorurile au fost date de către o companie de marinari care se găsea înşiruită pe cheiul din faţa gării maritime. Deasemenea, se mai aflau în port şi câteva alte unităţi ale flotei noastre, afară de acelea cari se găseau în misiune. Toate vapoarele aflate în port au ridicat marele pavoaz.

La ora 10,45, d. contr'amiral Georgescu a fost întâmpinat de d. lt.-c-dor Bardescu, care i-a dat raportul. Comandantul Marinei Regale Române a trecut în revistă compania de onoare. In timpul oficierii serviciului divin au fost pomeniţi toţi acei căzuţi la datorie.

In numele bisericii a vorbit părintele căpitan Tudorache, care a spus între altele : „Marina noastră a contribuit într'o largă măsură la dobândirea rezultatelor de până acum. Acest război nu seamănă cu celelalte ; el nu este pornit pentru glorie, pământ sau jaf : este lupta întunericului cu lumina. Binecuvânteze Sf. Fecioară Maria, protectoarea marinarilor, jertfa fraţilor noştri săvârşiţi pe întinsul apelor româneşti pentru apărarea patriei. Binecuvinteze pe cei vii cari luptă astăzi şi lupta lor să aducă victoria !"

De pe puntea unităţii pe care a fost săvârşit serviciul religios a

fost coborîtă în apă o coroană de flori în formă de ancoră. Coroana a fost aruncată în mare în mijlocul bazinului central al portului, în timp ce asistența a păstrat un minut de pioasă reculegere.

CUVÂNTAREA D-LUI CONTR'AMIRAL GEORGESCU

D. contr'amiral Georgescu, comandantul Marinei Regale Române, adresându-se marinarilor prezenți, a rostit o frumoasă cuvântare spunând între altele: *„Urmând unei frumoase tradiții, Românii din toate colțurile țării se adună astăzi aci pentru a preamări memoria marinarilor ce s'au jertfit pentru apărarea Patriei. Astăzi ne-am întrunit aci ca și în trecut, pentru a aduce prinos de recunoștință marinarilor la ale căror nume din războiul trecut se adaogă și cei cari și-au dat sângele pentru Țară este mereu viu în sufletele și cugetele noastre și faptele lor sunt tot atâtea pilde de datorie și de îndeplinirea datoriei.*

In războiul actual, care se desfășoară de mai bine de un an, sunt fericit să constat că alături de unitățile marinei germane și italiene, cari s'au distins pe acest teatru de război prin fapte strălucite de arme, marinarii noștri și-au îndeplinit datoria cu elan și prisosință. Prin asigurarea transporturilor de aprovizionare pe o mare unde inamicul păstra o superioritate zdrobitoare, marina noastră a adus un sprijin eficace armatelor germane și române, cari operau în Crimeia și Rusia de sud, contribuind astfel la obținerea succeselor cunoscute de toată lumea. Prin executarea acestor transporturi și îndeplinirea cu pricepere și bravură a misiunilor de apărare a zonelor ce ne-au fost atribuite la Mare și Dunăre, marina noastră a dovedit necesitatea existenței și desvoltării ei viitoare. In aceste clipe, când prin înaintarea victorioasă a armatelor germano-române în Caucaz, se pășește rapid la lichidarea flotei bolșevice și liberarea Mării Negre de această amenințare, se evidențiază și mai mult nevoia desvoltării marinei noastre în raport cu întinderea litoralului și cu interesele economice, flota noastră urmând să asigure legătura dintre Dunăre și Orientul Apropiat.

Increzători în destinul nostru, conștienți de lupta ce ducem pentru reîntregirea patriei și pentru civilizație, cu devotament pentru M. S. Regele Mihail I, față de domnul Mareșal Antonescu, conducătorul Țării, și cu leală camaraderie de arme față de aliații noștri, să strigăm cu toții: Trăiască M. S. Regele Mihai I! Să trăiască Mareșalul Antonescu! Să trăiască Fuehrerul Adolf Hitler! Să trăiască M. S. Regele-Impărat al Italiei și ducele Mussolini!"

Ultimele cuvinte ale d-lui contr'amiral Georgescu au fost acoperite de nesfârșite urale. Fanfara flotei a intonat apoi imnele român, german și italian. Festivitatea s'a terminat la ora 12,45.

La scurt interval după aceia, toate unitățile marinei cari participaseră la pioasa solemnitate au luat largul, plecând spre îndeplinirea misiunii lor.

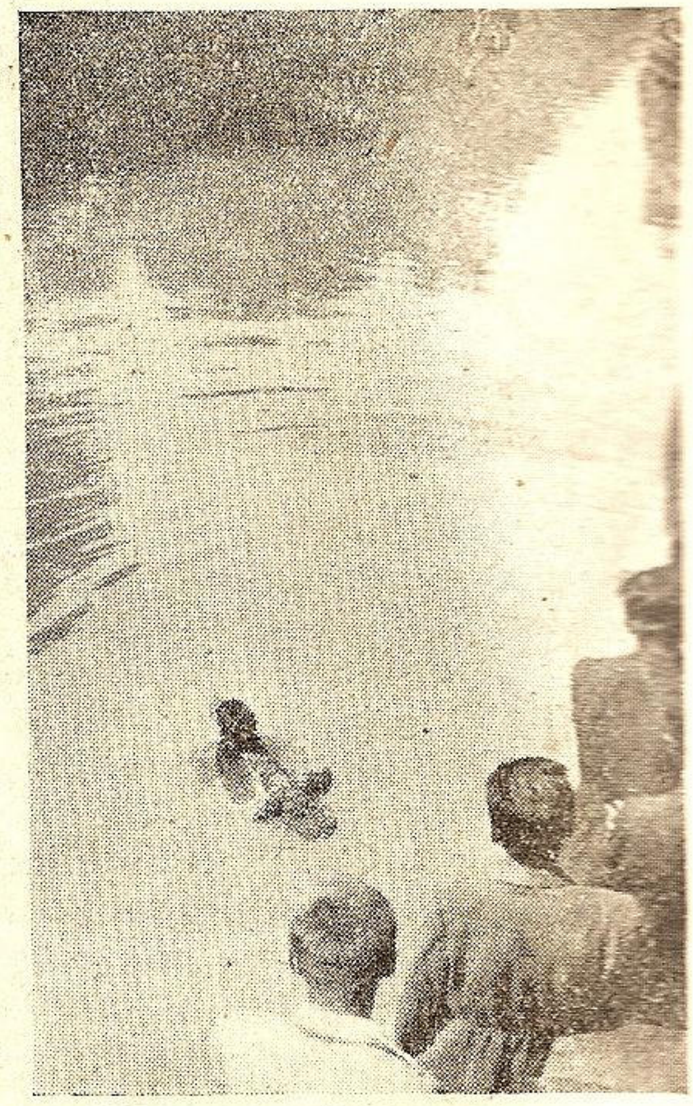
MANGALIA

Sărbătoarea zilei de 15 August „ZIUA MARINEI" anul acesta a fost una dintre cele mai reușite și frumoase din câte s'au cunoscut vre-odată la Mangalia.

Dimineața, după Serviciul Divin de pomenire a eroilor marinari căzuți la datorie oficiat la Catedrala Sf. Gheorghe de către preoții **Chiorpec** și **Căciulă,** trupele, autoritățile și credincioșii au pornit în procesiune către Monumentul Eroilor unde s'a oficiat din nou un mic Serviciu Divin. Cuvântările au fost rostite de către căpitanul portului **Petre Bogdan** și d. aspirant **Munteanu Ion.** Procesiunea apoi a scoborât în port de unde s'a aruncat la mare o frumoasă ancoră din flori. In această clipă s'a comandat pentru onor de către d. aspirant Munteanu Ion, iar întreaga asistență a păstrat un minut de reculegere. A urmat apoi defilarea trupelor aflate în garnizoană în ordinea următoare:

1. Pluton Observare Marină și Secția Marină Vasile Lupu sub comanda maestrului militar Potamian.

2. Batalionul vânători de Gardă de sub comanda D-lui Maior



Timișoara: afundarea ancorei de flori.

Theodorescu I. care a binevoit de a ne da tot concursul posibil pentru reușita marei sărbătoriri.

3. Trupele Germane sub comanda plutonierului Dumm și a subofițerului Krebes.

După masă la ora 5 p. m. încep concursurile de înnot la care iau parte cinci concurenți și anume:

1. **Rădulescu Ioan,** sergent major Marină contingent 1936, care parcurge 1800 metri în 25 minute. Este clasat întâiul.

2. **Ene F. Ion,** fruntaș marină contingentul 1941.

3. **Mihalcea Florea,** soldat marină contingentul 1931, ambii clasându-se ai doilea.

4. **Sîștoveanu Ilie,** fruntaș Batalionul Vânători de Gardă Mangalia, care se clasează al treilea.

5. **Martinaș Vasile,** soldat Batalionul Vânători de Gardă Mangalia care se clasează al patrulea.

La ora 6 p. m. urmează concursul de mulaje pe plaje de către Colonia organizată în localitate de către Consiliul de Patronaj din București, care a luat parte la serbarea zilei Marinei cu următorul program:

Cor: Fiul Mării, Treceți Batalioane, Ardealul și La Arme.

La concursul organizat de către căpitănia portului pentru mulaje de nisip, au fost premiate următoarele lucrări executate de către elevii din colonie:

Premiul 1. Submarinul, de elev Terezeanu Alexandru strada 10 Mai No. 33 București.

Premiul 1. Cetate de elevii **Moldo**veanu Ion și Moldoveanu Constantin, strada Vasile Gherghel No. 2 București.

Premiul 2. Barca de elev Dutulescu Gheorghe, strada 13 Septembrie No. 112 **București.**

Premiul 3. Balena de elev Niculescu Tănase, strada Paraschivescu No. 12 **București.**

Premiul 3. Casă din Ardeal, de eleva Nicolae Florica, strada Frații Făgărășeanu No. 26 București.

Premiul 2. Casă din Ardeal și Avion elev Ali Hut Beir Mangalia.

Cuvântarea d-lui Petre Bogdan Căpitanul Portului

Doamnelor și domnilor,

Incă dela 640 înainte de Christos, pe Marea Neagră circulau corăbiile coloniștilor greci din Heracleea Pontica, așezare greacă în Bithynia (Vitinia) Asia Mică, stabiliți în această parte a Dobrogei, țara sciților pe atunci.

Dar mai înainte de greci, singurul popor ce a navigat în spre

aceste ţinuturi, au fost Fenicienii dela care Greci au cunoscut pe Melkart, personificarea puterei intelectuale şi a expediţiilor comerciale pe mare şi uscat.

Apoi Cyrus, regele Perşilor, în dorinţa lui de a supune pe Mesageţi, popor în Sciţia, a venit în fruntea unei expediţii din Asia Mică tot pe Marea Neagră, a fost însă omorât de amazoana Thomiris, regina Mesageţilor.

Toate acestea indică afirmaţiunea civilizaţiunei acestor popoare care în dorinţa lor de stăpânire a lumii, vremelnic abătute asupra acestui ţinut Dobrogean, se bazau pe tăria flotei lor din Marea Neagră.

Mai târziu Genovezii, pătrund cu flota lor marină formată din galcele, saettele, panganele etc., pe Dunăre până la Turnu-Severin.

După 1440 turcii cu flota lor încrucişează în lung şi în lat apele Mării Negre, iar la 1457, pe vremea lui Ştefan Cel Mare, turcii apreciind arta marinărească a Moldovenilor, o desvoltă în profitul lor, plătind foarte bine, mai ales pe acei moldoveni ce conduceau vasele de război (caiacele domneşti) care erau armate cu tunuri (topcii) şi care purtau pavilionul Moldovenesc.

La 1434 Cetatea Albă, care a capitulat după o apărare eroică, forma baza navală a flotei comerciale şi de război a lui Ştefan Cel Mare, iar la 1860, primul comandant al Marinei cu reşedinţa la Ismail, a fost colonelul Steriade.

După 1879, technica construcţiilor navale a luat un mai mare avânt. Dispar şeicile şi caicile şi se construesc vase de linie, crucişătoare de bătălie, torpiloare, distrugătoare, şalupe rapide, submarine, vase baze, vase spitale, bricuri, motonave şi vedete etc.

La 1940 Marina Militară şi Comercială Română, mică la număr, ca tonaj şi calibru de tunuri, e gata la apelul şi sub pornirea eroică a Domnului Mareşal Ion Antonescu, salvatorul neamului, să înfrunte cu vitejia şi îndrăsneala neântrecută a ofiţerilor şi echipajelor, flota colosului rus mult superioară flotei noastre.

Tot ceeace am arătat până acum e un mic istoric al navigatorilor în trecut şi navele lor.

Acum suntem în 1941, războiul începe.

La ora 3 dimineaţa zilei de Duminică 22 Iunie 1941, armata M. S. Regelui Mihai I, sub conducerea Domnului Mareşal Ion Antonescu, alături de marea armată germană trece Prutul şi în vreme ce armata terestră şi aeriană bate pe ruşi pretutindeni ocupând Bucovina, Basarabia, Ucraina, Crimeea, Caucazul.

La bordul navelor noastre de războiu, fie că marea a fost calmă, fie că marea a fost furtunoasă, vara ca şi iarna, ziua ca şi noaptea, dela comandant şi până la marinarul puiu de lup, spiritul responsabilităţei mutuale al dragostei de neam i-au înfrăţit, nimic nu mai opreşte avântul lor, şi marinarii navelor M. S. Regelui Mihai I, la ora 4,30 dimineaţa zilei de 26 Iunie 1941, scufundă crucişătorul Moscova cu care se mândreau bolşevicii şi avariază un alt titan, Harkov ; dar ei nu se las. La 9 Iulie 1941 ora 3 după masă, 5 km. larg direcţia Mangalia, Nava Năluca şi cele trei vedete Româneşti scufundă un submarin rusesc.

Acelaş rezultat il obţine şi eroul căpitan Costăchescu cu submarinul său „Delfinul".

La Tulcea bătrânii marinari şi tineret scufundă unul după altul vasele blindate bolşevice, apoi strălucitele fapte de arme care vor trece scrise în cartea de aur a neamului continuă : Odessa, Oceacov, Sevastopol, Kerci, etc.

Toate acestea sunt mărturii vii a faptelor lor, mărgăritare adăogate la coroana virtuţilor noastre strămoşeşti de aprigi luptători, demni ai tradiţiei păstrată marelui nostru înaintaş Ştefan Cel Mare.

Marinarii români au înţeles chemarea lor la acest ceas de cumpănă în viaţa Neamului şi au ştiut răspunde cu mult avânt.

Faptele de arme săvârşite de către marinarii noştri alături de camarazii lor germani şi italieni, sunt grandioase, iar aceste eroice fapte ale lor e un tot al românismului ce ne aparţine şi cu care ne putem mândri.

Nobleţea sufletească a Domnului Ministru al Marinei Amiral Adjutant Păiş Nicolae, e răsplătită profund.

Armata terestră română, a aerului şi a Navelor M. S. Regelui Mihai I, alături de camarazii lor germani şi italieni, au înfrânt tăria colosului de lut.

Astăzi Sfânta Maria, Ziua Marinei, neamul nostru alături şi împreună cu marele nostru aliat Germania, hotărăşte biruinţa pe toate fronturile de luptă terestre şi marine.

Astăzi mai mult ca oricând, tradiţionala zi a Sfintei Marie, ese din cadrul ei obişnuit şi e de a noastră datorie să ne îndreptăm gândul către morţii noştri sfinţi şi către Sfânta Marie, patroana marinarilor, pe care să o rugăm să ne ocrotească apele noastre şi viaţa marinarilor noştri.

Isbândă deplină marinarilor şi armatelor noastre terestre şi aeriene asupra duşmanului.

Trăiască M. S. Regele Mihai I.

Trăiască Domnul Mareşal Antonescu Ion Conducătorul Statului

Trăiască Neamul şi Ţara Românească.

Trăiască armata terestră, aeriană şi marină.

Trăiască aliaţii noştri.

ODESA

Această sărbătoare marinărească s'a desfăşurat într'un cadru de înălţare sufletească şi camaraderie. Ajutorul material — 1000 Rmks şi diverse alimente — pentru gustarea oferită invitaţilor, au fost date de Dl Profesor Alexianu, Guvernatorul Transnistriei, căruia i s'au transmis viile noastre mulţumiri.

NICOLAEV

Ziua adormirei Maicii Domnului şi patronul Marinei, prăznuită an de an, păstrată cu sfinţenie din generaţie în generaţie de către marinari, s'a făcut într'un cadru redus faţă de anii din urmă. O slujbă religioasă a fost oficiată pentru pomenirea eroilor marinari, care au căzut pe apă şi uscat.

Slujba a fost oficiată de către preotul cpt. Popescu, confesorul garnizoanei, asistând un numeros public, dintre care notăm pe : d. c-dor. Onceanu Remus, maior Alexandru Georgescu Mihail cu doamna, d-nele de la Crucea Roşie, ofiţerii din garnizoană şi un numeros public.

După oficierea slujbei, aspirantul Stanciu Nicolae a vorbit despre însemnătatea zilei de 15 August pentru marinari, după care urmează un moment de reculegere, iar după o salvă de focuri de armă o jerbă de flori se aruncă în apa Bugului, care se lasă încet, încet, spre cei ce se odihnesc în adâncimi.

După aceasta, au urmat câteva concursuri de înot şi bărci — care au fost organizate de maestrul Ionescu Gh., iar premiile au fost înmânate câştigătorilor, de către d. c-dor Onceanu Remus.

La ora 14 serbarea a luat sfârşit, după care a urmat o masă camaraderească, la care au luat parte şi o delegaţie de marinari germani şi italieni.

POLITICA RUSEASCA
LA GURILE DUNARII ŞI MAREA NEAGRA

de Prof. N. DAŞCOVICI

Înţelegerea întâmplărilor de tot felul ne uşurează suferinţa şi ne sporeşte puterea de îndurare mai ales când perspectivele trecutului ne înlesnesc să întrezărim viitorul. In cumplitele împrejurări ale războiului cu adevărat mondial, care însângerează, din nou, tot pământul, de aproape trei ani, lupta noastră împotriva duşmanului dela răsărit trebue lămurită prin învăţămintele istoriei, ca şi prin poruncile aşezării geografice, fără de care destinul popoarelor n'ar putea fi înţeles.

Soarta neamului românesc e nedespărţită de a gurilor Dunării şi a Mării Negre, care alcătuesc *una* şi *aceiaşi* problemă : a libertăţii româneşti de respiraţie maritimă.

Epocile de lumină ale neamului nostru carpatic au concidat cu vremurile de libertate a navigaţiei în Marea Neagră, după cum furtunile şi întunericul din această mare şi-au proectat umbra asupra vieţii noastre naţionale.

Năvălirea Turcilor în Europa, după cucerirea Constantinopolului şi a Balcanilor, până în inima vechiului continent, sub zidurile Vienei, a însemnat în paginile istoriei transformarea Mării Negre într'un lac lăuntric al împărăţiei otomane — „lacul grădinei noastre", cum se spunea în vorbirea înflorită a Turciei de altă dată — precum şi a Dunării într'un biet fluviu turcesc. Epoca aceasta, din istoria Mării Negre, corespunde cu iarna istorică a neamului nostru, ca şi a tuturor celorlalte popoare creştine din Sud-Estul european. Cele din urmă svârcoliri ale noastre de independenţă au fost luptele lui Ştefan cel Mare pentru stăpânirea cetăţilor Chilia şi Cetatea Albă, împotriva Turcilor năvălitori, — „Moldova fiind, cum spunea Marele Voevod, poarta întregei creştinătăţi".

Dar năvălirile cuceritoare asemenea revărsărilor de ape cunosc fluxul şi refluxul : după furtună vine şi timp frumos, inundaţiile iau sfârşit, iar viaţa renaşte.

Declinul puterii turceşti începând dela despresurarea Vienei asediată, a fost grăbit prin contra-atacurile defensive şi, apoi, ofensive, ale Austriei Habsburgilor, cât şi prin apariţia Rusiei moscovite, ca o putere cuceritoare, care scobora dinspre Miază noapte la ţărmurile Mării Negre aflate pe atunci sub stăpânirea Sultanilor dela Istanbul.

Tratatul de pace dela Karlowitz (1699) prin care se sfârşea războiul pornit de peste un deceniu al Marei Coaliţii, alcătuită din Austria, Polonia, Veneţia şi Rusia, împotriva Turciei, a însemnat căderea puterii turceşti prin înaintarea Austriei în bazinul dunărean, cât şi prin ajungerea Rusiei la ţărmul mării Azov.

In conferinţa de pace dela Karlowitz, precum şi în discuţiile ulterioare privind aplicarea tratatului, Rusia lui Petru cel Mare stărui să obţină, dela Turci, libertatea de navigaţie comercială din Marea Azov prin porturile Azov şi Taganrog spre Marea Neagră, până la Istanbul, dar rezistenţa guvernului otoman fu neînduplecată. Reprezentanţii Sultanului au argumentat tot timpul, cu cerbicie, că *Marea Neagră fiind o mare lăuntrică a Impărăţiei, închiderea ei pentru navigaţia oricăror pavilioane streine era o regulă fundamentală de drept public a imperiului,* consacrată printr'o practică mai mult decât seculară. Marea aceasta fiind socotită ca un sanctuar închis pentru orice străin, zădarnice erau şi trebuiau să rămână zadarnice toate stăruinţele.

Abia după vreun an, Divanul convocat special de Sultan a sfârşit prin a îngădui comerţul rusesc cu Turcia, *dar navigaţia rămânea limitată în Marea Azov,* vasele comerciale ruse fiind obligate să facă, la Kerci, transbordarea mărfurilor şi a călătorilor pe vasele turceşti pentru a putea continua călătoria în Marea Neagră.

Ruşii au repetat cererile, în anii următori, însoţindu-le şi de unele acte de intimidare la adresa Turciei, dar fără mai mult succes, pentru a obţine libertatea de navigaţie în Marea Neagră. In acest răstimp, Petru cel Mare porni acţiunea de propagandă şi de răsvrătire printre supuşii creştini ai Sultanului trezind fireşti speranţe de liberare de sub jugul „păgânilor", în numele Crucei.

Câştigarea luptei contra lui Carol XII-lea al Suediei, care s'a refugiat la Bender (Tighina) în teritoriul aflat sub protectoratul turcesc, i-a oferit lui Petru cel Mare prilejul să pornească un nou război în contra păgânilor, mai ales că rivalităţile comerciale ale celorlalte puteri europene împotriva Rusiei n'au pierdut momentul de a-l împinge, pe Sultan, la rezistenţă.

Războiul contra Turcilor a fost deslănţuit de Petru cel Mare printr'un vast aparat de propagandă creştină contra păgânilor, cu o pregătire de răscoală între supuşii creştini ai Sultanului şi cu ajutorul lui Dim. Cantemir, Domnul Moldovei. In faţa Catedralei din Kremlin, Petru cel Mare a ordonat să se distribue regimentelor din gardă, care porneau războiul sfânt contra necredincioşilor, noi drapele roşii purtând semnul crucii şi inscripţia lui Constantin cel Mare : *In hoc signo vinces !* Dar dela primele ciocniri cu Turcii, armatele ruseşti au eşit prost şi în bătălia dela Stănileşti (Fălciu) ştim că Ţarul abia a scăpat de a nu fi făcut prizonier, prin mijlocirea Ţarinei Caterina şi prin coruperea reprezentanţilor Sultanului. Pacea dela Fălciu (1711) a obligat, apoi, Rusia să restitue Azovul cu anexele lui şi să desfiinţeze fortificaţiile ridicate în răstimp la Kamenka, la Taganrog şi pe râul Saman. Domnul Moldovei, Cantemir, a trebuit să se refugieze şi el, în Rusia, unde a trăit până la sfârşitul vieţii şi a lăsat urme în cultura rusească, precum şi un fiu, Antioh, care a ocupat înalte demnităţi în diplomaţia ţaristă fiind cândva şi ambasador al Rusiei la Londra.

Un nou război turco-austriac, sfârşit prin tratatul dela Passarowitz (1718), deschise şi Dunărea, fluviu turcesc până atunci, navigaţiei pavilionului austriac. O convenţie-anexă a acestui tratat de pace privitoare la navigaţia şi comerţul dintre cele două state, recunoştea reciproc libertatea navigaţiei fluviale pentru pavilioanele respective, dar oprea, în chip categoric, vaselor austriace să treacă din Dunăre în Marea Neagră, ele fiind îndatorate să facă transbordarea mărfurilor aduse din susul

---

[1]) Conferinţă ţinută în Bucureşti, la 12 Aprilie 1942, în ciclul conferinţelor de propagandă şi iniţiere marinărească organizate de Liga Navală Română.

apei în porturile Brăila sau Isaccea, pe vapoarele turceşti, spre a putea fi transportate mai departe pe Marea Neagră, care rămânea hermetic închisă pavilioanelor străine — tot aşa cum se oprise, mai înainte, trecerea vaselor ruseşti din Marea Azov în Marea Neagră, cu obligaţia de transbordare la Kerci.

Un tratat de prietenie veşnică ruso-turcă şi cu un fel de împărţire a zonelor de influenţă din Polonia şi Persia, ca anexă, nu ţinu prea mult căci un nou război de coaliţie ruso-austriac, împotriva Turciei, isbucni şi fu încheiat prin tratatul de pace dela Belgrad (1739) favorabil Austriei, dar foarte neprielnic Rusiei, care, mai mult decât prin pacea dela Fălciu, pierdu de data asta dreptul să construiască şi să aibă vase comerciale chiar în Marea Azov, osebit de alte prevederi de dezarmare pe linia comună de fruntarie cu Turcia, dela Azov.

Timp de aproape un sfert de veac, pacea ruso-turcă în Marea Neagră rămase neturburată şi planurile de expansiune spre mările Sudului, din vremea lui Petru cel Mare, fură date uitării după ultimele decepţii militare şi sub influenţa crescândă a intrigelor diplomatice europene pe lângă Poartă, împotriva Rusiei .

Toate acestea până la urcarea pe tronul rus a ţarinei Ecaterina II-a, prinţesă germană de Anhalt, care a reluat cu hotărîre tradiţia ambiţioasă a lui Petru cel Mare, adică „testamentul lui politic" ce a apărut abia mai târziu. Se cuvine să spunem că, indiferent de controversele ivite în privinţa autenticităţii acestui testament al lui Petru cel Mare, el reprezintă o sinteză a ambiţiilor de expansiune rusească în Europa, precum şi un îndreptar al metodelor celor mai potrivite pentru împlinirea acestor ambiţii.

Reluarea, sub Ecaterina II-a, pe cale diplomatică, la Istanbul, a discuţiilor pentru libertatea de navigaţie în Marea Neagră, fiind întâmpinată cu acelaş refuz categoric, — reîncepură agitaţiile ruseşti printre creştinii din împărăţia otomană cărora li-se anunţa apropiata liberare de sub păgâni, la care adăugându-se ciocnirile de interese din Polonia şi amestecul diplomaţiei franceze la Poartă împotriva Rusiei, — toate împreună contribuiră la deslănţuirea unui nou război ruso-turc, în toamna lui 1768. In acelaş timp, forţele navale ruseşti din Baltica porniră spre Marea Egee, conduse de Spiridof şi de Prinţul Orloff, cum şi de doui Englezi, Elphinson şi Arph, pentru a răscula populaţia grecească din peninsulă şi a distruge flota turcă în portul Ceşme, cu ajutorul vaselor incendiatoare comandate de un alt Englez, Dugdale. Flota rusă puse stăpânire pe insulele dela intrarea Dardanelelor provocând mare panică la Istanbul. Pe uscat, operaţiunile se desfăşurară ce-i drept cu întârziere, în decurs de câţiva ani, dar, totuşi, în avantajul forţelor ruseşti, care răsbiră până la Dunăre şi, scoborând spre Balcani, trecură fluviul şi ajunseră la Şumla.

In asemenea împrejurări primejdioase, Sultanul se grăbi să încheie *pacea dela Kuciuk Kainardgi* (1774) *prin vestitul tratat în care erau primite toate condiţiile Rusiei până atunci refuzate îndărătnic*. Dintre acestea, cele mai însemnate, cum se ştie, au fost : 1) recunoaşterea dreptului general de ocrotire rusească a ortodocşilor din Turcia ; 2) libertatea de navigaţie în Marea Neagră pentru pavilionul rusesc, şi 3) cedarea oraşelor care asigurau legătura pe apă dintre Marea Azov şi Marea Neagră.

Dar îndată după această pace, Caterina puse la cale noi planuri pentru alungarea Turcilor din Europa, pentru înfiinţarea unui imperiu grecesc sub conducerea unui mare duce rus, cât şi pentru reconstituirea vechii Dacii istorice, iarăşi sub un prinţ rus, probabil favoritul ei, Potemkin. Şi, până una alta, Crimeea, Kubanul şi insula Taman fură anexate de Rusia fără rezistenţă din partea Turciei.

Zece ani mai târziu, în 1784, Austria obţinu şi ea dreptul de a trece cu vasele din Dunăre în Marea Neagră, aşa cum obţinuse Rusia la Kuciuk Kainardgi.

Pentru prima oară, după câteva veacuri de regim exclusivist, se restabilea, în sfârşit, navigaţia între Dunăre şi Marea Neagră şi, apoi, prin strâmtori mai departe, în largul lumii.

Dar ţarina Caterina II-a, credincioasa urmaşe şi împlinitoare a testamentului lui Petru cel Mare, nu se astâmpăra. Construcţia fortăreţii dela Sevastopol, a arsenalului militar dela Kerson, apariţia unei flote ruse de război în Marea Neagră, reînceperea agitaţiilor agenţilor ruşi printre creştinii din Turcia şi călătoria sgomotoasă în ţinuturile de Miază-zi ale Rusiei, spre ţărmurile Mării Negre, pe sub arcurile de triumf ale lui Potemkin purtând inscripţia provocatoare „Drumul Bizanţului", — toate iritară şi alarmară pe Turci până la deslănţuirea unui nou război.

Profitând de isbucnirea revoluţiei franceze şi de ajutorul austriac, Rusia îşi trimese, din nou, forţele militare peste principatele române până la gurile Dunării ocupând Chilia şi Cetatea Albă, iar pe Marea Neagră câştigă cea dintâi bătălie navală contra Turcilor urmărind să taie, la Varna, legătura trupelor turceşti cu Capitala, care urma să fie atacată pe apă. In asemenea împrejurări, Turcia se grăbi să încheie pacea dela Iaşi (1792) prin care *Rusia îşi întindea stăpânirea pe ţărmul nordic al Mării Negre până la gura Nistrului.*

Sub Paul I, urmaşul marei Caterina, Rusia profitând de starea de război dintre Franţa republicană şi Anglia şi, mai ales, de atacul francez pornit contra Indiilor engleze prin debarcarea în Egiptul, turcesc pe atunci, se hotărî să ia atitudine contra Franţei „desfrânata republică franceză, care ameninţă Europa cu răsturnarea totală prin ruina legilor, a drepturilor, a proprietăţii şi moravurilor". Parcă am auzi limbajul francez contra Rusiei sovietice dela 1919—20. Şi Rusia se găsi alături de Turcia, care, după o prietenie de aproape două veacuri, declară război Franţei. Flota de război rusă din Marea Neagră, abia chemată, sosi prin strâmtori, iar *un tratat de alianţă pe o durată de 8 ani fu încălit în 1798, între Rusia şi Turcia,* tratat prin care părţile îşi garantau reciproc integritatea şi se legau să nu încheie nici un act cu vre-o terţă putere, dacă aceasta ar putea dăuna uneia din părţi.

Curând după aceasta, Anglia adera şi ea la tratatul ruso-turc dobândind, tot odată, libertatea de navigaţie comercială în Marea Neagră, aşa cum obţinuseră mai înainte Rusia şi Austria.

In jocul politicei generale europene, Anglia îşi reluă poziţia dominantă din Mediterana, *ceeace nu convenea Rusiei,* iar ţarul Paul, condus de *comunitatea intereselor cu Franţa,* însărcină pe conţii Panin şi Rostopcin să-i facă un memoriu despre principiile conducătoare ale politicei ruseşti din acel timp (1800).

Memoriul lui Rostopcin, singurul dat publicităţii, exprima convingerea că *numai împărţirea Turciei corespundea politicei naţionale ruseşti* pentrucă menţinerea acestui Stat nu mai era cu putinţă, dar, pentru această eventualitate, Rusia era datoare să-şi asigure partea cea mai bună. Şi memoriul arăta, astfel, împărţeala : *Moldova,* Bulgaria şi Rumelia se vor cuveni Rusiei, adică tocmai părţile înconjurătoare ale Mării Negre, pen-

tru a putea fi transformată într'un lac lăuntric rusesc, aşa cum fusese în trecut un lac turcesc ; Austriei, i-se vor da Bosnia, Serbia şi *Muntenia ;* Prusiei, Franţei şi Greciei alte părţi. Se mai avea în vedere şi un plan pentru înlăturarea stăpânirii engleze în Indii printr'o acţiune militară franco-rusă, conform par. 9 din testamentul lui Petru cel Mare.

Dar ţarul fu asasinat în noaptea de 23-24 Martie 1801, iar noul ţar Alexandru I se arătă, dela început, partizanul împăcării cu Anglia, în vreme ce Franţa se întoarse la politica ei tradiţională de prietenie cu Turcia.

Ţarul Alexandru reveni şi el la politica de prietenie cu Turcia dela începutul domniei lui Paul. Raportul ministrului Kociubei către ţar spunea că „e mai bine *să fie păstrată Turcia decât împărţită* pentru că Rusia nu are vecini mai liniştiţi decât Turcii". De aceia, se făcu *reînoirea tratatului ruso-turc de alianţă din 1798,* la 1805, strângându-se şi mai mult legătura dintre cele două ţări, iar printr'un acord secret se asigura *libertatea de trecere prin strâmtori pentru flota de război rusă din Marea Neagră* spre insulele Ioniene şi, totodată, părţile se legau *să se opună,* cu toate forţele lor, la *trecerea* prin strâmtori a oricărui vas de război strein.

Napoleon, după ce încercase zadarnic să câştige alianţa ţarului Alexandru prin trezirea poftelor la moştenirea Turciei, se hotărî să facă din Turcia nu o ispită, ci o armă contra Rusiei. Redeşteptând neîncrederea seculară a Turcilor împotriva Rusiei, isbuti să creeze dificultăţi, la Poartă, în privinţa liberei treceri a vaselor de război ruse prin strâmtori şi provocă schimbarea hospodarilor domnitori din principatele române, sub cuvânt că erau agenţii politicei ruseşti.

Guvernul otoman şovăi în două rânduri, sub ameninţările Rusiei şi sub impresia alcătuirei celei de a patra coaliţii europene contra lui Napoleon, dar şi după victoria franceză dela Iena, repunând hospodarii români în funcţie şi scoţându-i, din nou, pentru ca, în ajunul Crăciunului 1808, să declare război Rusiei sub influenţa franceză.

Anglia, aflată în luptă cu Napoleon, nu putea privi nepăsătoare lupta franco-rusă din Orient şi, de aceia, interveni prin *ultimatum-ul* din 25 Ianuarie 1807 către guvernul otoman cerându-i să iasă din alianţa franceză. Flota engleză de sub conducerea amiralului Duckworth, aflată în insula Tenedos, pătrunse la 19 Februarie, prin surpriză, în Dardanele, distruse o flotă turcă în faţa oraşului Gallipoli şi, a doua zi dimineaţa, apăru în faţa Capitalei otomane înebunită de groază, când fu repetat *ultimatum*-ul cu condiţii noi şi mai grele. Astfel, printre aceste condiţii, se cerea predarea întregei flote turceşti şi a strâmtorilor în puterea flotei britanice, reînoirea alianţei cu Anglia şi Rusia, dar mai ales, *ceeace ne interesează pe noi, cedarea către Rusia a Moldovei şi a Munteniei.*

Lovitura amiralului Duckworth rămase fără urmare, căci pierzând timpul în tratative cu guvernul otoman, care era sfătuit cu meşteşug de ambasadorul francez, Sebastiani, flota britanică trebui să se retragă spre a nu se pomeni închisă în strâmtori, prin măsurile luate de Turci, după trecerea primelor momente de panică.

Intrevederile dela Tilsit şi Erfurt dintre Napoleon şi ţarul Alexandru trebuiau să aducă, prin mediaţii reciproce, pacea franco-engleză şi cea ruso-turcă. Dar nu se ajunse la nici un rezultat din pricina neîncrederii reciproce dintre cei doi potentaţi ai Europei continentale.

In schimb, *Anglia şi Turcia au semnat la 5 Ianuarie 1809, un tratat secret de alianţă defensivă, care cuprindea, însă, şi închiderea strâmtorilor pentru vasele de război străine,* nu numai ca o veche regulă a Imperiului otoman, dar şi ca o obligaţie internaţională a Porţei faţă de orice altă putere, — condiţie sub care Anglia se lega, să respecte, pe viitor, principiul închiderei strâmtorilor şi să nu mai repete gestul amiralului Duckworth, Turcia îşi înstrăina, astfel, fără să bage de seamă, libertatea de acţiune şi-şi diminua propria ei suveranitate asupra strâmtorilor, aşa cum, la Kuciuk Kainardgi, îşi limitase puterile de stăpânire faţă de supuşii creştini prin recunoaşterea dreptului de protectorat rusesc.

In răstimp, ostilităţile ruso-turce fuseseră reluate *din pricina refuzului sultanului de a ceda principatele române,* deşi armatele lui suferiseră câteva înfrângeri, — iar, pe de alta, ţarul Alexandru prevăzând apropiata ruptură cu Napoleon, ar fi dorit să ajungă la pace. Tratativele dela Giurgiu, neducând la rezultat, în primăvara lui 1812 generalissimul rus, Kutusow, grăbi încheerea păcii prin cumpărarea marelui Dragoman al Porţei, Grecul Dim. Moruzzi, precum am învăţat în paginele istoriei noastre, dar faptul a fost desmințit de Casso, — vestita pace dela Bucureşti, din 16 Mai, *prin care Turcia ceda Rusiei Basarabia şi nu mai era silită să dea în întregime Moldova şi Muntenia, aşa cum o sfătuiau, de data aceasta, mediatorii francezi ai păcii.* Cei mari obişnuiesc să se bată pe spinarea celor mici.

Astfel, *Rusia ajunse riverană la Dunăre,* în marşul ei cuceritor dealungul coastelor Mării Negre înspre Asia ca şi înspre Europa, pentru a o transforma în lac lăuntric.

In câţiva ani, apoi diplomaţia rusă printr'un protocol din 1817 semnat la Istanbul şi confirmat în urmă prin convenţia dela Akkerman (1826), care avea caracterul de lămurire şi de completare a tratatului din 1812 dela Bucureşti, *dobândea, pe rând, braţele Chilia şi Sulina ale gurilor Dunării.*

Noul război ruso-turc, isbucnit din pricina chestiunii greceşti şi încheiat prin *tratatul de pace dela Adrianopol (1829) a adus la strâmtorile Mării Negre şi la gurile Dunării, orânduiri istorice.*

Astfel, prin art. 7 al tratatului dela Adrianopol se reînoia privilegiul de liberă trecere al vaselor de comerţ ruseşti prin strâmtori, fără nici un fel de rezervă, dar se adăuga că, de acum înainte, trecerea prin strâmtori „este liberă şi deschisă tuturor vaselor de comerţ ale puterilor care sunt în stare de pace cu Sublima Poartă" în aceleaşi condiţii „ca pentru vasele ruse".

Prin art. 3 al aceluiaş tratat, Rusia căpăta şi braţul Sf. Gheorghe *instalându-se stăpână asupra întregei Delte a Dunării.* Turcia, vecină pe malul drept al braţului Sf. Gheorghe, era îndatorată să ţină nelocuit acest mal pe o distanţă de două ore spre interior şi se mai obliga să nu ridice, prin apropiere, nici o fortificaţie, în afară de clădirile necesare carantinelor sanitare , adică pentru a ne exprima în termeni moderni se prevedea îndatorirea de demilitarizare.

Ajungerea Rusiei la gurile Dunării *a însemnat desfiinţarea de drept şi de fapt a libertăţii de navigaţie între fluviu şi mare.* Prin tratatul de pace ruso-turc din 1812, care adusese vecinătatea Rusiei la braţul Chiliei e drept că se recunoscuse libertatea de navigaţie comercială *comună* a celor doui riverani, „ca şi mai înainte", cu interzicerea oricăror fortificaţii pe insulele Deltei, *dar se schimbase situaţia pentru navigaţia fluvială a altor pavilioane,* cum era cel austriac, îngăduit pe Dunăre prin tratatul dela Passarowitz din 1718 ca să ajungă până aproape de mare şi care, apoi, fusese lăsat, în 1784, să treacă liber din fluviu în Marea Neagră. Şi acelaş text restrictiv în redactarea cu privire la libertatea de trecere pe la gurile fluviale pentru „ambele puteri contractante" s'a repetat în articolul tratatului dela Adrianopole privitor la Dunăre.

(Va urma)

ANGAJAMENTUL NAVAL

dela 26 Iunie 1941 în apropierea coastelor noastre

DE CĂPITAN
ION TOCINEANU
Director de tir
pe N. M. S.
Mărăşti

— 26 Iunie 1940, Moscova dă Românilor ultimatumul pentru cedarea Basarabiei.

— 26 Iunie 1941, ca un semn al nedreptăţii ce ni s'a făcut, marele distrugător bolşevic — ce purta numele capitalei U. R. S. S. — „Moskowa" — este scufundat în apropierea coastei Româneşti.

* * *

A trecut un an de război contra bolşevicilor, cu lupte grele, duse în comun de armatele noastre, alături de acelea ale marilor noştri aliaţi, pentru înfrângerea duşmanului, pe uscat, în aer şi pe apă.

Pe uscat, un front imens, de aproape 2.500 km. lungime, a fost continuu împins spre Est, de trupele aliate care, sub o conducere superioară şi cu credinţa în victorie, au ajuns la isbânzi răsunătoare, prin cele mai mari bătălii pe cari le-a cunoscut până acum istoria.

Vastul spaţiu aerian de deasupra teritoriului bolşevic, a fost cutreerat de aviaţia aliaţilor care, în scurt timp, a obţinut supremaţia aeriană, desfiinţând aproape în întregime orice ripostă a inamicului.

In operaţiunile pe apă, Marea Neagră a prezentat şi prezintă o zonă de importanţă capitală.

Faţă de marea superioritate în nave de toate categoriile pe care le are şi cari în plus sunt puternic armate, U. R. S. S. putea să angajeze operaţiuni cu deosebit efect asupra frontului.

Totuşi în atâtea luni de război, flota bolşevică nu înregistrează decât o **singură** acţiune de oarecare importanţă şi anume aceia din ziua de 26 Iunie 1941; înfrângerea suferită îi procură o amară deziluzie care o va reţine pe viitor de a mai încerca alte acţiuni similare.

Riposta promptă şi eficace a distrugătoarelor româneşti şi a puternicei apărări a coastei, i-a convins pe bolşevici, că aci nu-i posibil să facă vre-o ispravă şi că ar fi mai practic să-şi ţie navele de război cât mai departe de ţărmurile noastre.

Pentru informarea opiniei publice, — care atrasă fiind de importanţa războiului la Nistru, n'a putut fi decât sumar şi fugitiv lămurită asupra evenimentului petrecut în faţa Constanţei, în dimineaţa zilei de 26 Iunie 1941, cred necesar a da mai jos povestirea celor întâmplate, aşa cum ea a fost trăită de un martor ocular, director al tirului de pe N. M. S. Mărăşti.

* * *

„De 3 zile marele nostru port maritim stătea sub bombardamentul puternic al aviaţiei; nenumărate bombe de mare calibru au fost aruncate asupra lui.

Totuşi, cele mai multe bombe au căzut la întâmplare pe uscat şi apă, la mici distanţe în jurul navelor, ridicând prin căderea lor imense coloane de apă şi dând naştere la puternice efecte de presiune contra bordajelor.

Ca o elementară prudenţă, portul a fost părăsit de cele mai multe din navele de luptă cărora li s'a fixat regimul de intrare în bazin numai pentru scurtul timp necesar aprovizionărilor cu combustibil, muniţii şi apă dulce.

Incă dela 25 Iunie se aflau în mare următoarele nave de război române: distrugătoarele „Mărăşti" şi „Regina Maria", puitorul de mine „Murgescu" şi canoniera „Stihi Eugen", toate în zona de Sud de Constanţa; distrugătoarele „Mărăşeşti" şi „Regele Ferdinand I", în cea de Nord.

Către orele 3 dimineaţa din ziua de 26 Iunie, atunci când lumina zilei nu izbuteşte să câştige încă o supremaţie asupra întunericului, „Mărăşti" ridică ancora şi începe misiunea de patrulare, care îi fusese ordonată.

Incet, încet, conturul coastei, silueta portului şi a oraşului, încep a se deslui din vălul întunericului.

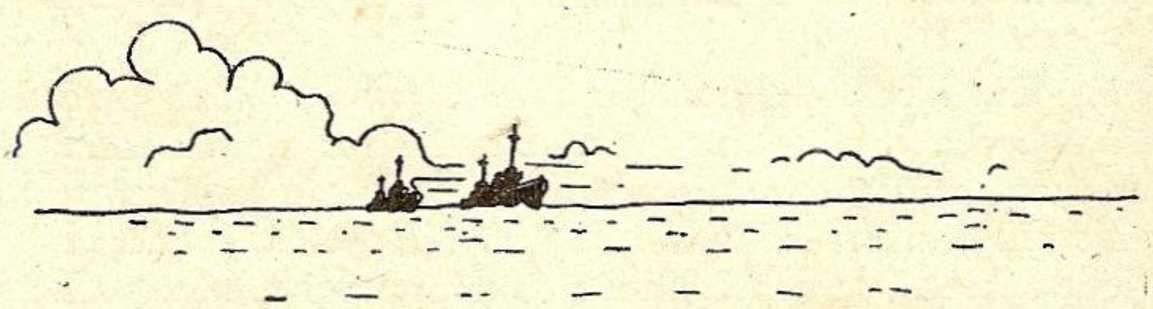
Pe când ne aflam în dreptul şi la mică distanţă de Eforie, sunetul strident al sirenelor anunţă pericol aerian.

Bateriile anti-aeriene de pe coastă încep a-şi trimite către Est, sumedenie de proectile.

Deasupra noastră zărim 2 avioane duşmane. Distrugătorul „Regina Maria" deschide focul A. A. Câteva bombe lăsate din avioane ridică jerbe de apă aproape de distrugător, dându-ne impresia că l'ar fi lovit.

Jerbele se risipesc însă şi, spre satisfacţia noastră, vedem pe „Regina Maria" ridicându-şi ancora şi punându-se în marş.

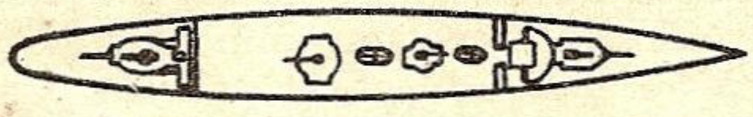
Deodată, în timpul alarmei aeriene, la ora 3,59, zărim la orizont spre E. N. E. la distanţa de circa 20 km. siluetele a două nave de război.



La orizont apar siluetele a două nave de război.

După profilul lor ne dăm repede seama că sunt nave inamice. Ele se profilează distinct pe orizontul luminat de aurora dimineţii, ceeace ne ajută să le identificăm: sunt leaderele bolşevice de tip „Moskowa".

„Alarmă Navală" este dată dela comandă, prin sonerii puternice, în toate compartimentele distrugătorului; jumătate din echipaj — bordul liber — într'un minut ajunge şi se instalează la posturile de luptă; bordul de veghe — cealaltă jumătate din echipaj — se găsea deja la armamentul pe care-l avea pregătit gata de luptă.



Tunurile aşezate axial.

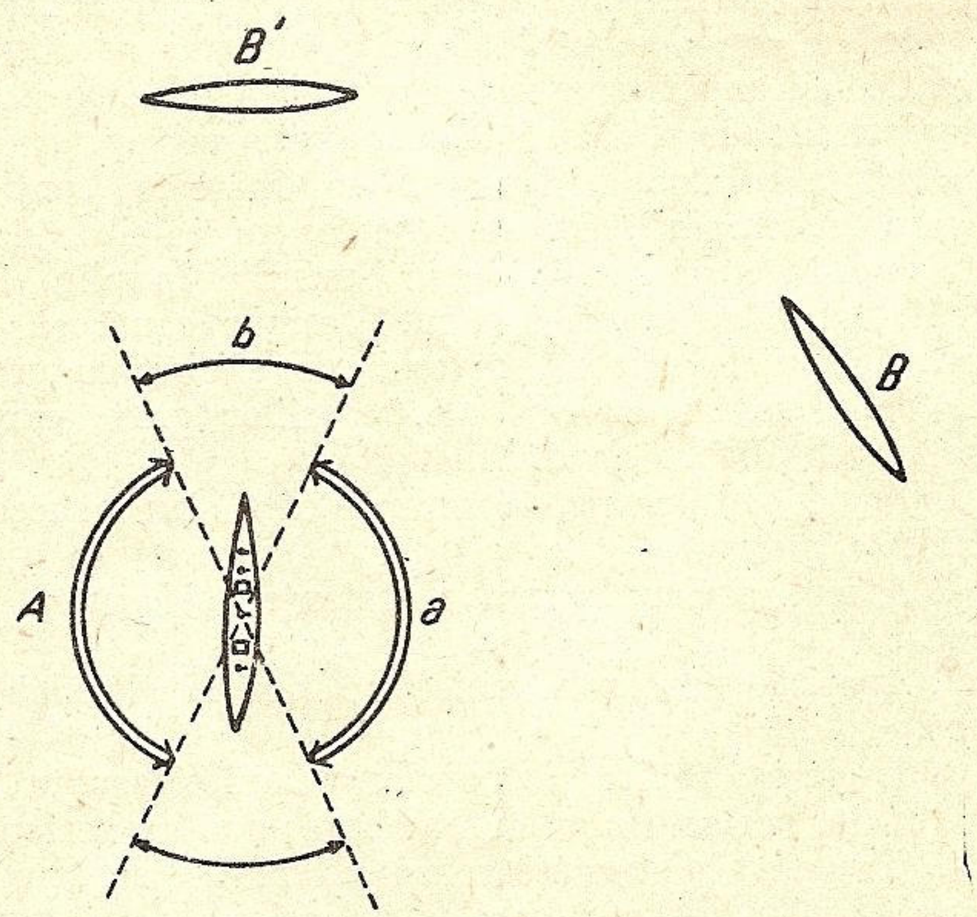
Ne aflam la circa 2 mile marine Est de Eforie şi luăm drumul spre Nord, în scopul de a obţine sectorul maxim de tragere[1]), putând în acelaş timp să ne a-

---

[1]) Tunurile sunt aşezate în general axial.

propiem mai repede de navele inamice.

Pentru a putea trage cu toate tunurile odată (salvă), este necesar ca nava să ia o direcţie în aşa fel ca inamicul să fie văzut într'un anumit sector al navei.



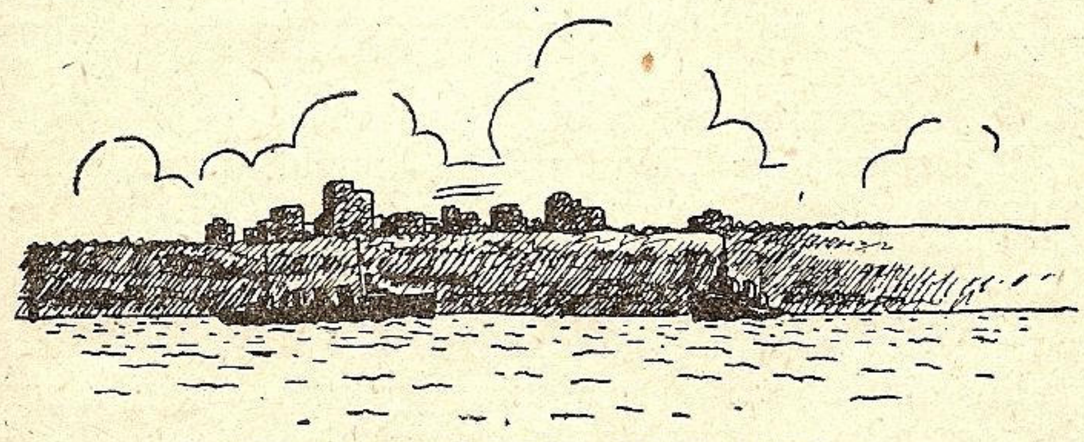
Poziţia cea mai avanjajoasă pentru tir, în care *a* e sectorul de maximă eficacitate.

Nava A poate trage în nava B odată cu toate tunurile.

Nava A poate trage în nava B^1 numai cu tunurile din prova, căci celelalte tunuri sunt mascate de suprastructura navei proprii.

a = sector de maximă eficacitate.

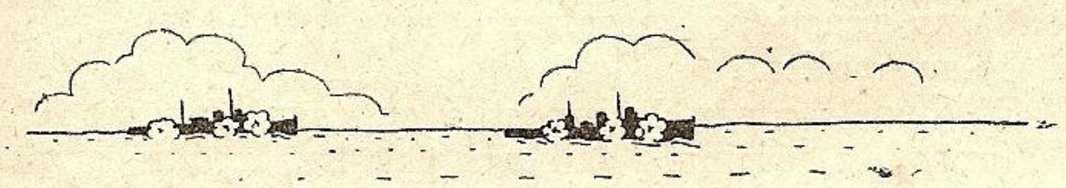
Poziţia distrugătoarelor noastre este cât se poate de bună, deoarece ne mascăm în imediata apropiere a coastei, astfel că cei din larg nu ne pot distinge.



Navele noastre sunt mascate de coastă.

Distanţa între noi şi inamic scade mereu, totuşi este prea mare pentru a interveni eficace. Ii lăsăm deci să se mai apropie.

La 4 h 13 m navele inamice deschid foc rapid; observăm câteva salve cari cad în apă în direcţia portului, ceeace ne facem să credem că încă nu ne-au văzut.



Navele inamice trag contra portului.

La 4 h 16 m navele inamice au intrat în bătaia eficace a tunurilor noastre. Maestrul telemetrist ne ţine mereu la curent cu distanţa pe care o măsoară continuu. Momentul potrivit deci a sosit.

Un raport scurt la „comandă" şi permisiunea de a deschide focul se dă imediat.

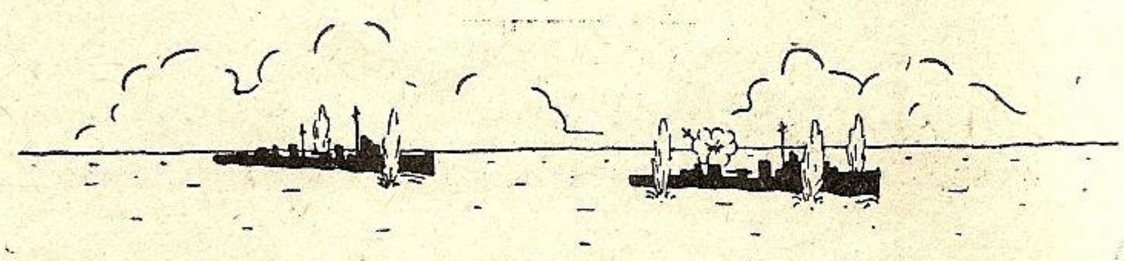
In fine prima salvă, salvă plină, salvă de război, trasă real, asupra navei inamice, care formează visul oricărui ofiţer cu artileria, se realizase.

Distrugătorul „Regina Maria" trage şi el imediat după ce „Mărăşti" a deschis focul. Cântecul românesc e adevărat: „unde-s doi puterea creşte".[2]).

Scurtul timp până să cadă salva, pentru a-i face reglajul, pare o eternitate.

Jerbe de apă se ridică în apropierea navei inamice. Câteva comenzi scurte şi o nouă bubuitură puternică — ce înclină distrugătorul — trimite loviturile spre ţintă.

Se observă distinct încadrarea. O lovitură în plin face ca din puntea lui „Moskwa" să fie smuls catargul din pupa. Din această cauză maestrul telemetrist[3]) a fost puţin deranjat din misiunea sa, căci reperul pe care măsura distanţa, îi fusese tocmai acest catarg[4]).



Tirul nostru încadrează navele inamice.

Navele inamice nu mai trag asupra uscatului, însă trag o salvă asupra puitorului de mine „Murgescu" care desigur a fost văzut. Loviturile cad însă departe de el.

Distrugătoarele noastre se întrec să menţină cât mai bine încadrarea inamicului.

Tragem salvă după salvă, pe care inamicul le simte din plin. Pentru a se proteja, el scoate fum gros pe coşuri, lansează fumigene[5]) şi produc ceaţă artificială

---

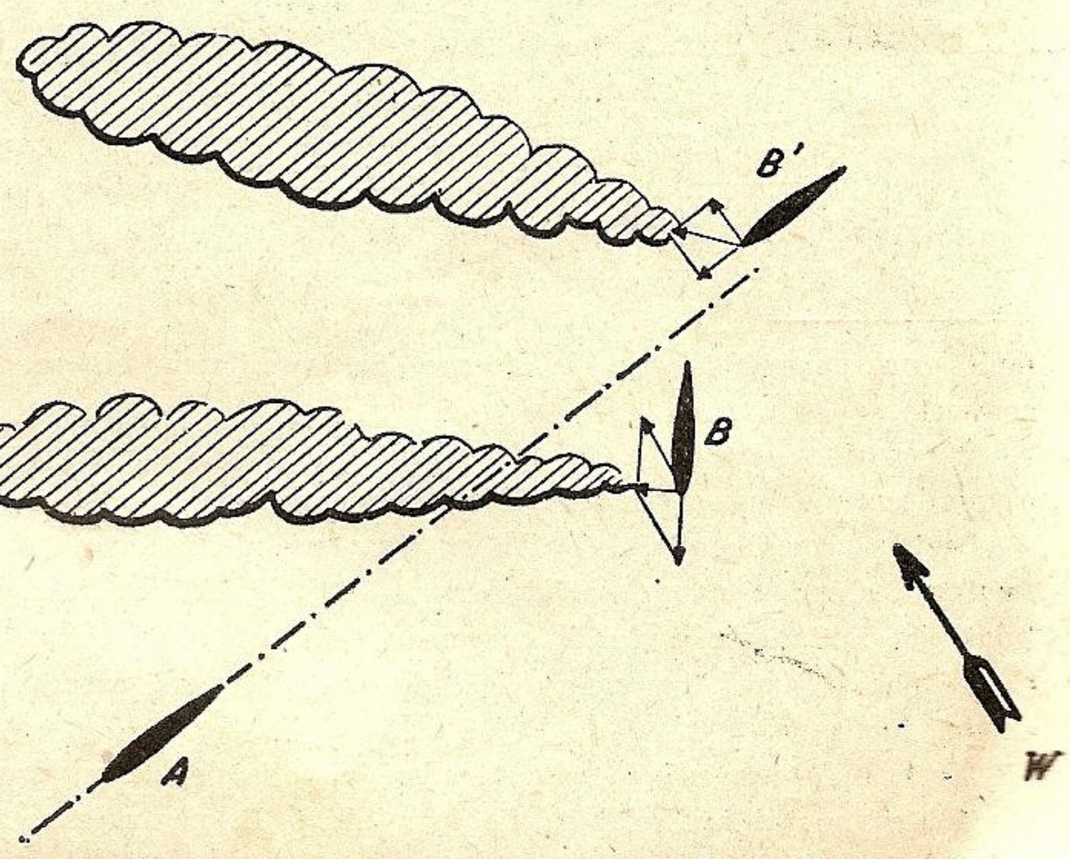
[2]) Focul a fost deschis întâi de N. M. S. „Mărăşti" (Cpt. Bălănescu, Ofiţer cu artileria A. A.).

[3]) S'a văzut explozia sub castelul pupa al navei inamice, catargul vasului inamic sare în aer ; tocmai pe el măsuram distanţa (Mstr. telemetrist Ciobanu).

[4]) Altă lovitură am observat la pupa în dreptul arborelui sub forma unui fum cenuşiu de scurtă durată. (Locot. Măinescu I. ofiţer torpilor).

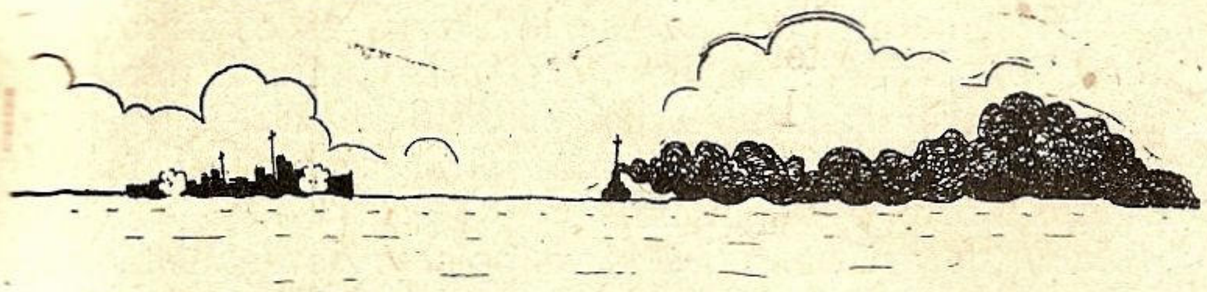
A doua salvă a încadrat ţinta lovind în regiunea catargului pupa (Slt. Echipaje Pârvuloiu D.).

[5]) In anumite situaţii, pentru a se masca de vederea inamicului, navele pot scoate fum gros pe coşuri (dând păcură mai



Vântul şi manevrarea cu perdele de fum.

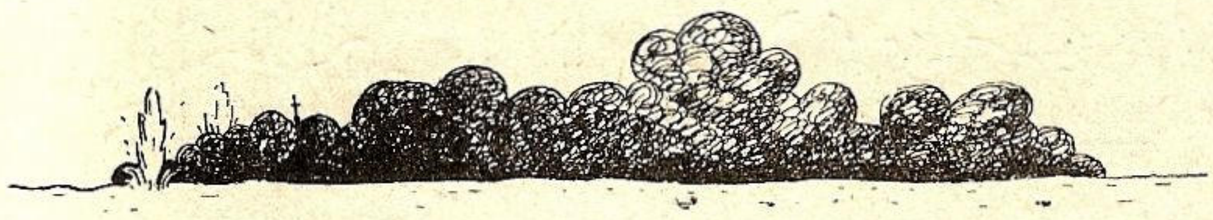
groasă, în dosul căreia navele dușmane sperau să se facă nevăzute.



Navele inamice încearcă a se masca cu perdele de fum.

Intoarce apoi spre Est și, în momentul când face rondoul, probabil ne zărește și ne trimite și nouă o salvă care cade departe spre Tuzla.

Distrugătorul „Regina Maria", care se depărtase de noi, nu mai trage, căci se mărise prea mult distanța între el și inamic.



Cu tot fumul se zăresc catargele.

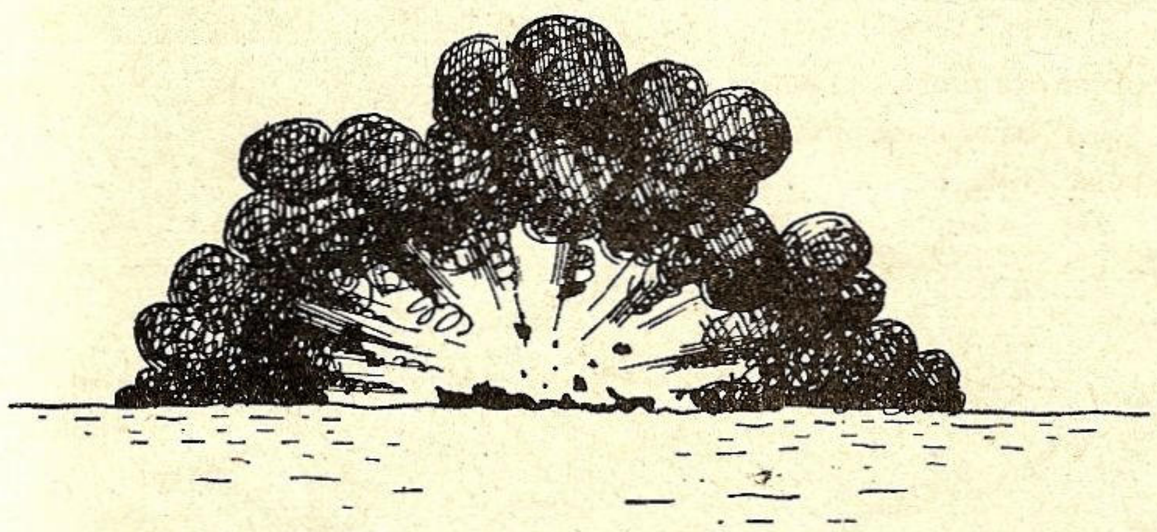
Prin fumul lansat, zărim totuși vârful catargelor navelor inamice.

Deaceia schimbăm direcția pentru a ne menține distanța și continuăm tragerea.

Bubuitul puternic dinspre coastă, ne indică intrarea în acțiune a bateriilor grele de coastă, după ce navele inamice nu mai trăgeau și luaseră drumul spre larg, căutând să se depărteze și să iasă din încadrarea salvelor distrugătoarelor.

Vedem minunatele jerbe de apă, înalte, a loviturilor de mare calibru, căzând în apropierea navelor inamice.

Fumul lansat cu câteva minute înainte de inamic se risipește, rămânând o ușoară ceață. Deodată observăm o explozie puternică pe „Moskwa". O flacără vie cuprinde nava dela prova la pupa, apoi un fum negru se înalță, lăsând priveliștea liberă vederei, pri-



Deodată observăm o puternică explozie pe Moscova.

---

multă cu pulverizatoarele în focare, încât arderea nu se face complet).

Nava ține seama de direcția vântului și direcția proprie așa că perdeaua de fum să fie dusă între beligeranți.

Pentru același motiv, se află la pupa recipiente cu substanțe fumigene. Când e nevoe, se dă drumul la un robinet al recipientului, substanța este asvârlită cu presiune în aer și în contact cu el, dă naștere unui fum negru, cenușiu sau alb, după natura substanței fumigene.

Nava B ține seamă de vânt și alege direcția deplasărei proprii așa fel ca nourul artificial să fie între A. și B, pentru mascarea navei B.

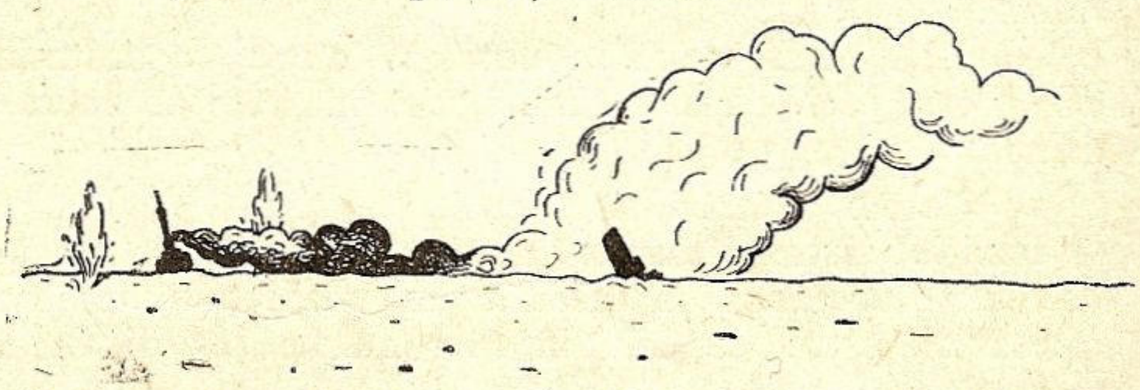
veliște rară și impresionantă a unei nave ce-și pierde facultățile navigabile, se rupe în două și se înclină cu prova'n sus, dispărând treptat pentru a-și găsi odihna veșnică în fundul mării.

Celeilalte nave ieșite din nourii de fum artificiali îi trimitem 2 salve, căci distanța nu mai permite să tragem mai mult. Inamicul fuge cu viteză, loviturile bateriilor de coastă însă îl urmăresc mereu.

Distanța dintre beligeranți se mărește continuu și rapid. „Harcov", cu un fum negru ce-și trădează suferința în urma unei lovituri primite în plin, fuge cât îl țin puterile, zig-zagând. Desigur caută să dispară dincolo de orizont, îngrozit de gheizerele provocate de iscusitele lovituri ale bateriilor grele, care îl urmăresc la foarte mare distanță.

In mod cronologic, evenimentele s'au succedat astfel:

1. Atacul aerian asupra Constanței și asupra navelor.
2. Apariția navelor inamice pe timpul alarmei aeriene.
3. Tragerea rapidă a navelor inamice asupra uscatului în același timp cu bombardamentul aerian.
4. Tragerea distrugătoarelor „Mărăști" și „Regina Maria" contra distrugătoarelor bolșevice.
5. Incadrarea și lovituri în plin asupra lui „Moskowa".
6. Abandonarea luptei de navele inamice.
7. Fuga lor sub protecția fumului.



„Moscova" se scufundă, pe când „Harkov" fuge cu toată viteza

8. Intervenția artileriei de uscat.
9. Explozia pe „Moskwa" în timpul tragerilor distrugătoarelor și a artileriei de coastă. Scufundarea distrugătorului „Moskwa".
10. Tragerea asupra lui „Harcow" și urmărirea lui cu salvele bateriilor de coastă.

In timpul acestei acțiuni, la mare distanță, spre larg se aflau crucișetoarele bolșevice.

* * *

Ce-au vrut bolșevicii să realizeze prin această acțiune?

Iată o întrebare la care poate se va răspunde peste câtva timp de vre'un marinar bolșevic.

Se poate totuși presupune că obiectivul principal a fost distrugerea cisternelor de petrol dela Palas și sondarea reacțiunei noastre.

Ce-au realizat?

Un număr mare de proectile au căzut în gara Palas unde au pricinuit oarecari pagube, însă incomparabil mai mici față de pugubele suferite de inamic.

* * *

Cum a fost scufundat leaderul „Moskwa"?

In timpul tragerilor concentrate ale distrugătoarelor și bateriilor de coastă, când ambele nave inamice fugeau spre Est, am observat pe „Moskwa" o flacără vie ce s'a propagat cu mare viteză cuprinzându-se întreaga lungime.

Un fum gros s'a ridicat foarte curând, nava s'a rupt în două şi s'a scufundat în circa două minute.

Explozia a fost specifică loviturilor de proectile în plin, iar după fizionomie şi efect cred că s'a provocat un incendiu la camera de muniţiuni, fie de un proectil ce a pătruns acolo, fie de un proectil care a incendiat un compartiment apropiat şi care nu a mai fost posibil a fi izolat.

Este foarte posibil însă, că distrugătoarele bolşevice, să fi intrat şi să se găsească în barajul de mine [6]), în acel moment.

* * *

Ce au realizat distrugătoarele române?

Când navele inamice au intrat în zona de eficacitate a artileriei distrugătoarelor noastre, acestea au declanşat un foc puternic, bine plasat, şi ca urmare inamicul a fost forţat să nu mai tragă.

Accentuăm că numai datorită faptului că au fost încadrate şi au primit lovituri, navele inamice nu au mai tras ; altfel n'ar fi economisit muniţiile şi nu s'ar fi hotărât să plece cu magaziile pline fără a continua bombardamentul asupra Constanţei şi portului.

Că situaţia creată de focul artileriei distrugătoarelor noastre a fot atât de critică pentru inamic, o denotă procedeul acestuia de a fugi şi a lansa o perdea de fum, sperând să se facă nevăzut.

Este cert deci, ca prin tragerea de artilerie, distrugătoarele noastre, au impus marilor distrugătoare bolşevice să nu mai bombardeze coasta, să abandoneze lupta, le-au demoralizat şi le-au pus pe fugă.

Bateriile de coastă au deschis focul după ce inamicul a lansat fumigene, deci după ce întorseseră şi căutau a ne deregla tirul prin viteză şi schimbare de drum.

* * *

Care a fost contribuţia bateriilor de coastă ?

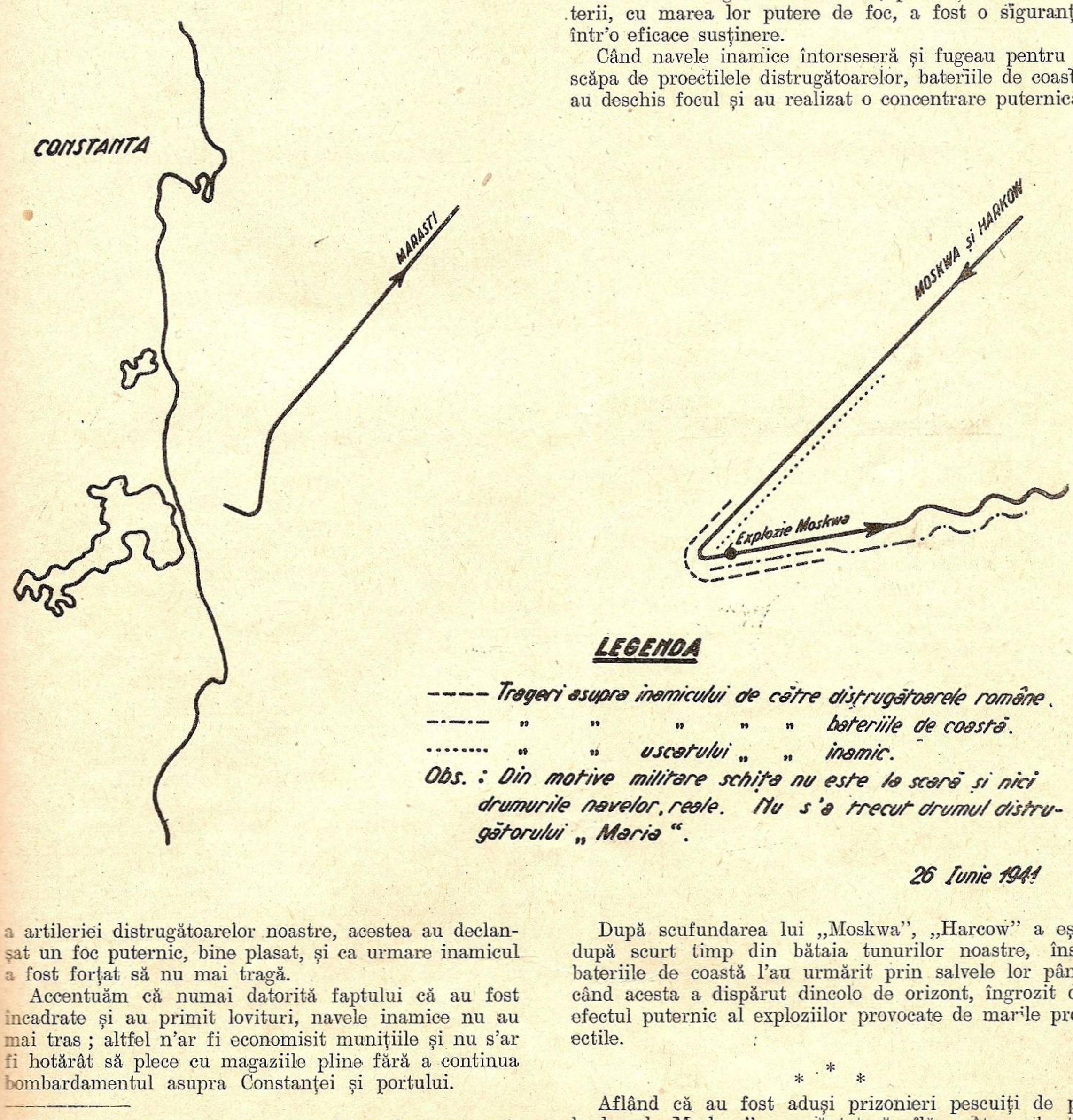
Pentru distrugătoarele noastre, prezenţa acestor baterii, cu marea lor putere de foc, a fost o siguranţă într'o eficace susţinere.

Când navele inamice întorseseră şi fugeau pentru a scăpa de proectilele distrugătoarelor, bateriile de coastă au deschis focul şi au realizat o concentrare puternică.

După scufundarea lui „Moskwa", „Harcow" a eşit după scurt timp din bătaia tunurilor noastre, însă bateriile de coastă l'au urmărit prin salvele lor până când acesta a dispărut dincolo de orizont, îngrozit de efectul puternic al exploziilor provocate de marile proectile.

* * *

Aflând că au fost aduşi prizonieri pescuiţi de pe leader-ul „Moskwa", am căutat să aflăm câteva chestiuni care ne interesau.



LEGENDA

----- Trageri asupra inamicului de către distrugătoarele române.
-·-·- " " " " " bateriile de coastă.
..... " " uscatului " " inamic.

Obs. : Din motive militare schiţa nu este la scară şi nici drumurile navelor, reale. Nu s'a trecut drumul distrugătorului „Maria".

26 Iunie 1941

[6]) Porturile sunt protejate contra atacului navelor inamice prin baraje sau câmpuri minate aşezate la oarecare distanţă de coastă.

Iată ce a povestit un prizonier care a arătat toată bunăvoința de a răspunde la întrebări, chiar în ziua de 26 Iunie 1941 la orele 14; prizonierul era un omuleț negricios, slăbuț, cu ochii vioi și cu înfățișarea plăcută; era încă sub emoția celor întâmplate.

— „Cum se chema celălalt distrugător?"

— „Cum nu știți? „Harcow".

— „Ce tonaj avea „Moskwa", câte tunuri mari și ce calibru?" (Aceste date le știam precis dar vroiam să constatăm veracitatea răspunsului).

— „Moskwa", avea 2.850 tone, era armat cu 5 tunuri de 130 mm., care puteau bate la 25 km. maximum".

Observând că răspundea la întrebări anticipat de a-i fi tradus translatorul cuvintele noastre:

— „Știi românește?"

— „Foarte puțin, mama mea a fost româncă, dar am pierdut-o pe când aveam 4 ani; tatăl meu este la **colhoz**, dar îl văd foarte rar".

— „Când și de unde a-ți plecat?"

— „Am plecat eri la 11 din Sevastopol împreună cu „Harcow"; pe mare nu am văzut nimic până azi dimineață când ni s'a spus că vom **trage**".

— „Ce țintă vi s'a dat?"

— „Niște cisterne pe care le vedeam sus și în care am tras cu tunul meu 26 lovituri".

— „Dar de unde știi că a-ți tras 26 lovituri?"

— „Am numărat tuburile goale imediat după tragere".

— „Nave de războiu a-ți văzut?"

— „Da, un puitor de mine în care am tras o salvă însă am văzut loviturile de tun în jurul nostru și am primit ordin să nu mai tragem".

— „Moskwa" nu a fost lovită?"

— „Ba da, la pupa o lovitură a smuls catargul și a dat o zguduitură foarte puternică, după care am întors și am lansat fum gros pe coșuri și cu aparatul fumigen dela pupa".

— „Unde te aflai când a fost lovit vasul?"

— „La tunul din prova".

— „De ce s'a scufundat Moskwa?"

— „Camarazii mei ne-au spus la toți să răspundem că o mină am lovit-o din întâmplare și asta-i cauza, eu însă nu pot să știu sigur decât că am auzit o detunătură extraordinar de puternică, am văzut o flacără vie de mi-a luat vederea și vaporul s'a rupt în două".

Cooperarea distrugătoarelor cu a bateriilor de coastă a fost răsplătită din plin.

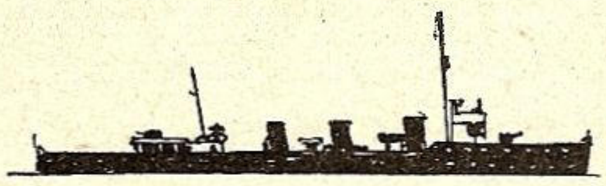
Marina Regală Română poate scrie cu litere de aur în istoria ei, acest fapt de arme petrecut în zorii zilei de 26 Iunie 1941, când două distrugătoare românești mult inferioare ca armament, însă cu elanul specific românului, împiedecă două leadere bolșevice de a mai trage asupra teritoriului Țării, le forțează să abandoneze lupta punându-le pe fugă și, împreună cu celelalte mijloace ale Marinei, scufundă pe unul și avariază pe celălalt.

Distrugătoarele „Mărăști" și „Regina Maria" au avut norocul să lupte contra navelor inamice și să adaoge „Tricolorului" încă o mândrie, făcându-l să fâlfâie falnic la bordul navelor românești.

CĂPITAN *ION TOCINEANU*
Director de tir pe N. M. S. Mărăști

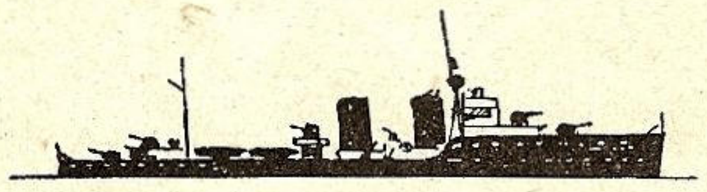
COMPARAȚIE
(LA ACEIAȘI SCARA)

DISTRUGĂTOARELE ROMÂNEȘTI



N. M. S. „MARAȘTI"

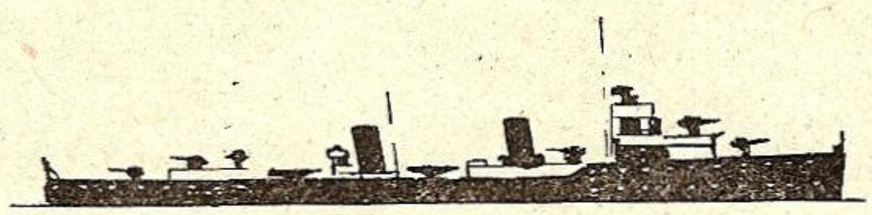
Deplasament = 1391 tone.
Armament = 4 tunuri 120 mm, 2 tunuri 37 mm.
2 mitraliere 13,2.
Viteza = 34 noduri.



N. M. S. „REGINA MARIA"

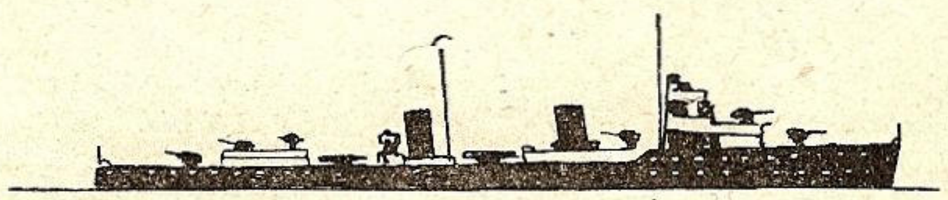
Deplasament = 1900 tone
Armament = 5 tunuri 120 mm, 1 tun 76 mm,
5 tunuri 37 mm, 2 mitraliere 13,2
Viteza = 35 noduri.

LEADER-ILE BOLȘEVICE



MOSKWA

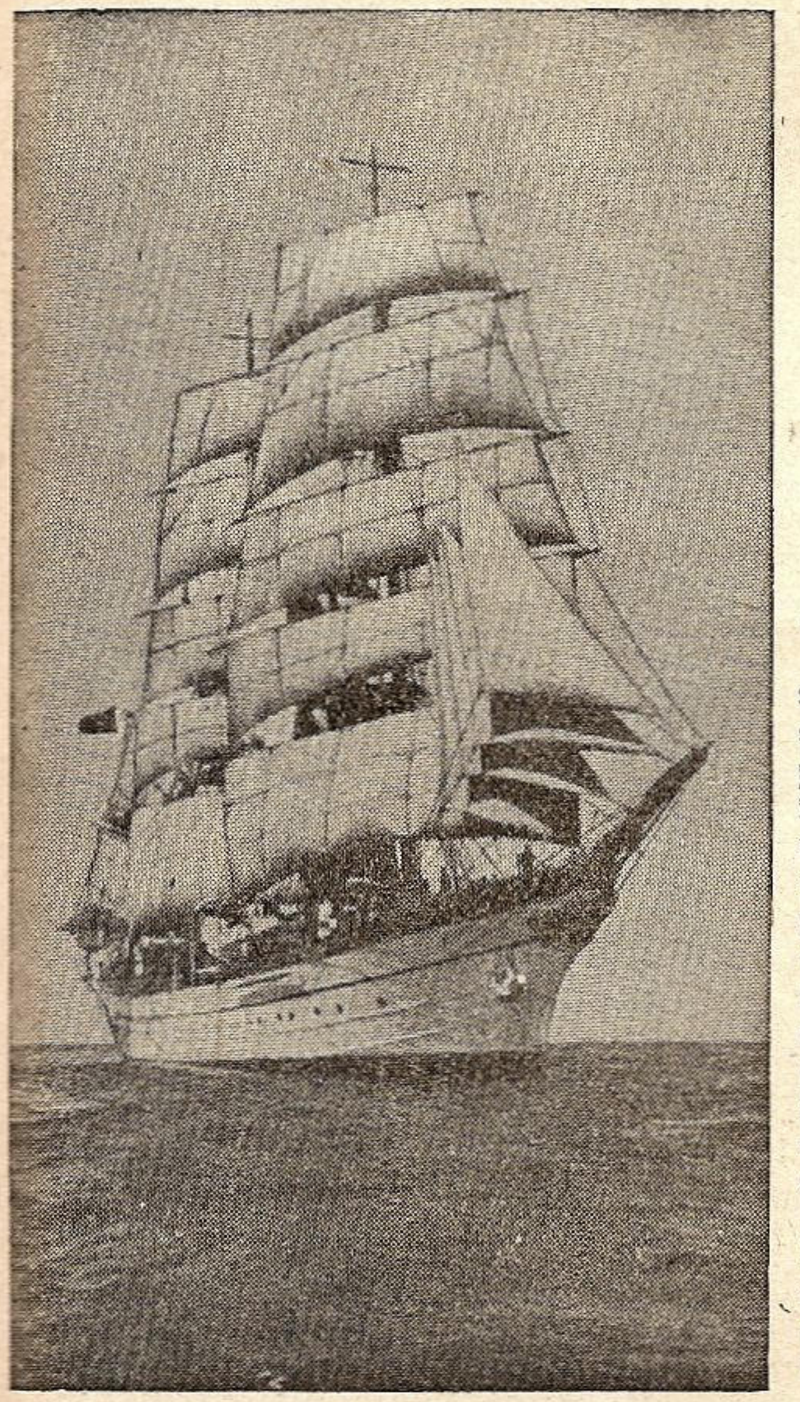
Deplasament = 2895 tone.
Armament = 5 tunuri 130 mm, 2 tunuri 75 mm,
4 tunuri 37 mm.
Viteza = 35 noduri



CHARCOV

Deplasament = 2895 tone.
Armament = 5 tunuri 130 mm, 2 tunuri 75 mm,
4 tunuri 37 mm.
Viteza = 35 noduri.

(după anuarele străine „Marine Taschenbuch" și „Flottes de combats")



Nava şcoală „Mircea„

Ocolul Mediteranei făcut de nava-şcoală „Mircea"*)

(17)

„Călătoria are de scop să desăvârşească instrucţia practică a elevilor în cunoştinţele marinăreşti învăţate în şcoală şi să-i prepare în aprига luptă cu marea pentru a le forma caracterele, a le desvolta curajul şi a-i iniţia în dominarea evenimentelor şi în conducerea oamenilor"

Din cuvântarea Domnului Comandant al Marinei Regale, după Serviciul Divin din ziua de 3 Iulie 1939.

26 August.

Vântul a mai slăbit şi cerul era în parte acoperit. Luna se arăta din când în când printre nori într'un cerc din ce în ce mai plin.

Toată ziua de 26 August vântul se caracterizează ca direcţie Nord, Nord Nord-Vest sau chiar Nord-Vest, cu forţa între 2 şi 3.

Marea mai liniştită decât la 25 August, a fost totuşi mai mult decât „puţin agitată".

Pentru nava şcoală „Mircea" şi programul său, ziua de 26 August a fost însă mai furtunoasă decât se pare din arătarea elementelor atmosferice, fiindcă în această zi drumul Beyrouth-ului a fost schimbat cu un drum ce ducea sigur spre ţară. Veştile anunţate la radio din lumea întreagă erau prevestitoare de război.

In cartul 0 h—4 h „Mircea" a navigat în Da = 65° şi a venit din ce în ce mai la stânga până la Da = 45°, fiindcă vântul permitea acest drum cu vele şi eşindul dela Rosetta impunea o ieşire mai la larg. In acest drum s'a pus şi motorul. Era prima dată când se naviga cu motor şi vele.

Navigaţia în Da = 45° s'a continuat şi în cartul 4 h—8 h până la 5 h. Ajutat de motor „Mircea" eşise destul la larg de Rosetta pentru a putea veni din nou în drumul ce duce la Beyrouth.

La 5 h cu motorul stopat, s'a luat Da = 60°. Prin relevmente la farul dela Rosetta s'a determinat poziţia navei.

Viteza navei numai cu vele era 4—4,2 noduri.

La 6 h 25 m s'a venit mai la dreapta şi s'a luat Da = 65°.

In cartul 8 h—12 h, vântul era aşa de slab către 11 h încât nava abia se mişca şi atunci s'a dat la 11 h „la posturi de strângerea velelor". La 11 h 05 m „Mircea" naviga cu „maşina pe drum" în Da = 59° şi cu viteza de 8,5 noduri.

Cartul 12 h—16 h este acela în care — datorită ordinelor superioare venite din ţară — Nava Şcoală „Mircea" a luat drumul către „Arhipelagul" din Egeea spre a se prezenta în ziua de 1 Septembrie în faţa Dardanelelor.

La 14 h 30 m se naviga încă în Da = 59°. La bordul navei se executa programul de mare şi în jurul nostru treceau diferite nave în diverse drumuri.

La 15 h 30 m. „Mircea" a schimbat însă dela Da = 59° la Da = 308°. Deacum navigaţia spre Beyrouth se terminase şi „galionul" avea ochii aţintiţi spre Sidero.

Comandantul navei a strâns ofiţerii la careu şi le-a spus ordinele din ţară. Prin acest act s'a curmat partea finală a primei călătorii a navei şcoală.

In noul drum, deşi vântul s'a mai întărit, direcţia lui nu permite decât navigaţia cu motorul şi o micşorează şi pe aceasta, fiindcă împinge destul de tare în sens contrariu, pe arboradă şi greement.

Tot timpul carturilor 16 h—20 h şi 20 h—24 h s'a navigat în Da = 308° cu o viteză medie de 8 noduri.

In jurul nostru în miez de noapte, treceau diferite nave de comerţ, care păreau că aleargă către porturi gonite de furtuna veştilor de război. Unele din ele aveau luminile stinse, dar lumina lunei le demasca siluetele pe luciul apei.

La postul de radio al navei ştirile se îngrămădeau tot mai multe şi mai prevestitoare de furtună.

In miez de noapte „Mircea" se găsea în punctul $\varphi = +32^{\circ}\ 52'$ $\lambda = +30^{\circ}\ 21'5$.

27 August

S'a continuat navigaţia cu motorul în Da = 308°.

Luna a apus la 3 h 10 m şi a lăsat să cadă peste mare besna nopţei.

Tot timpul zilei de 27 August vântul a fost schimbător ca forţă, variind foarte neregulat între 2 şi 3. Direcţia lui s'a menţinut însă mai tot timpul dela Vest, trecând când puţin la Sud, când puţin la Nord.

Din acest motiv nava a navigat tot timpul cu motorul şi a folosit doar uneori velele ca să ajute la mărirea vitezei. Astfel la 13 h 45 m s'au întins velele strai cu excepţia focului Nr. 1, velastraiul randei şi vela picului.

Cu această ocazie s'a schimbat puţin drumul dela Da = 308° la Da = 304°, fiindcă vântul trecuse aproape la Nord Nord-Vest. Schimbarea aceasta nu a ţinut decât până la 16 h şi apoi s'a reluat Da = 308°.

Rezultă deci că Da = 308° s'a menţinut tot timpul zilei de 27 August.

Către 18 h vântul scăzuse şi ajutorul velelor nu mai dădea rezultatul dorit.

Din acest motiv la 18 h 30 m s'au strâns toate pânzele câte erau întinse.

Ca fapt important de navigaţie este demn de menţionat că la 15 h 30 m s'a lăsat la apă, pentru prima

dată în cursul călătoriei începută la 3 Iulie, locul mecanic.

Unul din aparatele bordului care a funcţionat din plin în această zi, a fost cel de radio; fiindcă se simţea nevoia ştirilor din lumea întreagă. Ele nu erau mai bune ca cele venite cu o zi înainte şi drumul nostru începea să se definească precis spre ţară.

La 24 h „Mircea" se găsea în punctul $\varphi = +34^{0}\,18'$ $\lambda = +27^{0}\,53'5$.

28 August

Vântul a bătut în ziua de 28 August dela Nord-Vest.

A fost o singură excepţie în cartul 12 h — 16 h când a avut direcţia Vest-Nord-Vest. Forţa lui a fost la început când 2 când 3. A crescut apoi cu fiecare cart şi la 18 h a atins forţa maximă 7. Dela această oră a început să scadă şi la 24 h era 4.

Cerul a fost când senin când parţial acoperit.

Marea ca şi vântul a fost întâi „puţin agitată" apoi în cartul 8 h — 12 h „foarte agitată" şi în fine restul timpului s'a menţinut „agitată".

Toate circumstanţele erau favorabile unui bun antrenament marinăresc şi elevii au arătat cu această ocazie că au făcut progrese în felul de a se comporta pe mare rea. Drumul navei a continuat a fi $Da = 308^{0}$ până la 11 h 25 m.

Maşina avea 120 rotaţii şi viteza era de 3 — 4 noduri. Deabia la 7 h 37 m s'au pus 160 rotaţii. Şi cu acest număr de rotaţii nu s'a obţinut o viteză mai mare de 6 noduri fiindcă vântul bătea contrariu drumului urmat. şi micşora simţitor înaintarea navei.

La 11 h 25 m s'au întins din nou o parte din vele velastrai, focurile 2, 3 şi 4, randa şi contraranda.

Folosirea vântului a cerut schimbarea drumului şi s'a luat $Da = 359^{0}$. Din acest moment s'a făcut navigaţie cu motor şi vele.

Cartul 12 h — 16 h a fost acela în care traversada Mediteranei dela Sud la Nord a fost terminată şi ne-am apropiat în fine de arhipelagul insulelor greceşti.

Astfel la 14 h 20 m s'a observat uscatul — insula Rato — iar la 15 h a apărut în prova insula Scarpanto.

La 15 h 15 m s'au strâns velele şi s'a navigat numai cu motorul. In vederea schimbărei drumului s'a contrabraţat la babord.

La 15 h 38 m s'au întins din nou velele — focurile 2, 3 şi 4, velestrai, randa şi contraranda — şi s'a luat $Da = 260^{0}$. Viteza navei era 7,5 noduri.

Pentru a se obţine o cât mai bună aliură în această navigaţie cu vele şi motor s'au luat diferite capuri, funcţie de o cât mai bună folosire a vântului.

Astfel la 16 h 25 m $Da = 257^{0}$, la 16 h 30 m $Da = 261^{0}$, la 17 h 40 m $Da = 265^{0}$ şi la 18 h 10 m $Da = 270^{0}$. Din folosirea la maximum a vântului a rezultat o viteză medie de 8.8 noduri.

In Vest se vedea insula Kreta. Cu căderea nopţei la 19 h 57 m a apărut farul dela Kupho Nisi în relevment $Da = 246^{0}$.

S'a continuat drumul în $Da = 270^{0}$ până la 20 h 15 m şi apoi s'a făcut volta în vânt şi s'a luat $Da = 5^{0}$.

La 20 h 20 m s'a venit puţin la babord şi s'a luat $Da = 3^{0}$.

De acum se naviga în vederea coastei de Est a Kretei. Deşi cerul era parţial acoperit, luna scăpăta printre nori, permitea vederea până departe spre Vest. La 20 h 25 m farul dela Sidero era în vedere.

Cum drumul navei trebuia schimbat tocmai în direcţia din care bătea vântul, la 22 h 08 m s'au strâns velele şi au fost înfăşurate pentru odihna pe vergi şi catarge. In acelaş moment s'a luat $Da = 306^{0}$.

La 23 h 43 m nava avea la travers babord farul dela Sidero şi distanţa la far era de 5 mile marine.

In acest punct, la bordul navei se făcea schimbarea serviciului pentru cartul 0 h — 4 h.

29 August

Acelaş vânt de Nord-Vest s'a menţinut şi în ziua de 29 August. Au fost unele schimbări foarte mici către Nord, dar ele au durat foarte puţin, în cât nu a avut nici valoarea unui „joc de vânt".

Cum drumul navei era impus de toate elementele înconjurătoare să se urmeze către Nord-Vest, rezultă că „Mircea" a mers cu un vânt din prova şi că velele nu au putut folosi deloc forţa lui, care a variat astfel:

— Cartul 0 h — 4 h forţa medie 4;
— Cartul 4 h — 8 h forţa medie 2;
— Cartul 8 h — 12 h forţa medie 3;
— Cartul 12 h — 16 h forţa medie 5;
— Cartul 16 h — 20 h forţa medie 4;
— Cartul 20 h — 24 h forţa medie 6.

A înşirui aceste date pentru a scoate în evidenţă un fapt foarte important: acela că pe timpul călătoriei spre ţară, împinşi de furtuna în curs de deslănţuirea războiului, vântul naturei născut şi călăuzit de insulele greceşti voia şi ar fi fost capabil să ne împingă, într'un marş cu vele pe alte meleaguri şi cu o viteză destul de frumoasă.

Pe drumul nostru el ne-a făcut mai tot timpul opoziţie şi a micşorat simţitor viteza navei.

Celelalte elemente atmosferice au continuat a se menţine şi ele ca în zilele precedente.

Cerul a fost când senin când parţial acoperit.

In cartul 16 h — 20 h a căzut chiar câţiva stropi de ploae. Marea în general agitată. Ca navigaţie s'a mers tot timpul cu 160 rotaţii şi s'a realizat în medie deabia viteza de 6 noduri.

Drumurile urmate au fost cele impuse de insulele întâlnite pe direcţia Nord-Vest Kreta.

Astfel în cartul 0 h — 4 h „Mircea" a continuat să ţină capul $Da = 306^{0}$. In acest drum s'a menţinut până la 10 h 19m.

La 1 h 03 m nava a trecut travers babord de farul din insula Yamisades. Distanţa de far era de 7,5 Mm.

La 2 h 15 m a trecut prin babordul nostru un vapor care ne-a cerut numirea.

La 5 h 45 m s'a văzut insula Ovo şi cu relevmente la ea şi la Kreta s'a determinat punctul navei.

La 7 h a apărut în tribord insula Cristiani şi apoi s'a văzut şi Santorino.

Cu relevmente la Eskhati $Ra = 18^{0}$ şi distanţa $d = 9$ Mm. s'a determinat la 10 h 19 m punctul navei şi s'a schimbat drumul luându-se $Da = 331^{0}$. In acest cap s'a mers până la 14 h 30 m. Pe drumul urmat la 11 h 10 m s'a trecut la travers tribord şi la distanţa de 7 Mm. de farul Eskhati. La 11 h 50 m s'a văzut insula Policandro. Vântul puternic făcea să se ţină o derivă de 3^{0} tribord ($Dg = 333^{0}$).

La 14 h 30 m s'a schimbat din nou drumul luându-se $Da = 335^{0}$ cu o derivă de 3^{0} la tribord ($Da = 338^{0}$).

In această oră erau în vedere la tribord şi în prova babord insulele: Santarino, Sikinos, Polikandro şi Milo cu micile sale vecine: Polino şi Kimolo.

Farul dela Policandro a fost la travers tribord la 15 h 30 m şi în acest moment s'a schimbat drumul şi s'a luat $Da = 343^{0}$.

La 16 h s'a schimbat din nou şi s'a luat Da = 346°. La tribord se vedeau în acest timp insulele : Siphano şi Despotiko.

Trecerea la travers babord farul Polino a fost la 17 h 03 m.

Cu căderea nopţei au început să se vadă farurile dela Livadhi şi Siphano.

La 20 h 10 m s'a venit din nou în Da = 343° şi în acest drum s'a trecut la 20 h 50 m travers tribord farul Cyclops, la distanţă de 3 Mm.

Dela ora 22 h 35 m a apărut la babord lumina farurului Sf. Giorgio. Peste 40 minute s'a văzut la tribord şi farul Tamelos de pe Insula Zea. In momentul când s'a văzut lumina farului Tamelos s'a luat drumul Da = 357°.

Cu ajutorul farurilor Tamelos şi Sf. Giorgio s'a determinat la 24 h punctul navei : $\varphi = +37°23$, $\gamma = +24°13'$.

Noaptea era întunecoasă şi luminile farului apăreau strălucitoare pe cerul înorat.

30 August

Drumul navei era către canalul dintre Zea şi Makro Nisi (canalul Zea).

Marea era agitată. Ea a continuat să devină mai furtunoasă, pe măsură ce nava s'a apropiat şi a trecut prin vestitul canal Doro.

Vântul a bătut şi în ziua de 30 August tot dela Nord Nord-Vest. El a fost chiar mai constant în cursul acestei zile şi numai către sfârşit în noaptea de 30—31 August a trecut chiar la Nord. Ca putere a avut în medie forţa 6 şi numai în cartul 4 h — 8 h a ajuns şi s'a menţinut la forţa 8, iar în cartul 8 h — 12 h a fost de forţa 7. Pe măsură însă ce vântul se întărea, drumul navei se schimba spre Est şi rezistenţa în arbordadă şi greemnet întâmpinată până acum, a început să se transforme într'o împingere din pupa.

Seninul cerului era minunat, mai ales în noapte, când luna plină îşi arunca săgeţile strălucitoare prin toate ungherele navei.

Ziua de 30 August a dat din nou prilejul navigaţiei cu motor şi vele.

La 0 h 20 m, navigând în Da = 357°, s'a văzut farul Angarlestro de pe Makro Nisi.

La 2 h 33 m acest far era travers babord şi din acest punct s'a luat Da = 50°.

Manevrarea velelor se impunea, fiindcă vântul era favorabil. La 2 h 40 m bordul de serviciu a fost adunat pentru „posturile de manevra velelor" şi s'a braţat la tribord.

Imediat după braţare s'au ridicat velele: focurile 3 şi 4, velastraiul mare şi randa.

Pentru a se trece cât mai aproape de Mandili, s'a strâns vântul venindu-se în Da = 44°.

Prin babord şi tribord se vedeau farurile dela Mandili şi Phassa.

Folosindu-se relevmentele la aceste două faruri la Sf. Nicolo şi la Angarlestro, prin determinarea diferitelor poziţii ale navei s'a stabilit că viteza cu care mergem spre canalul Doro era 6,5 — 7 noduri.

După ajungerea în punctul potrivit unei treceri cât mai aproape de Mandili s'a reluat Da = 50°.

Nava a continuat a naviga cu maşina „pe drum" şi cu cele patru velastraiuri. Un curent puternic din tribord ne-a obligat la punerea unei derive de 12° şi deci s'a ţinut dela 5 h 20 m Da = 62°.

In acest timp vântul era de forţa 8 şi marea „foarte montată". Viteza navei a scăzut la 2 noduri.

La 6 h 50 m s'au strâns velele şi s'a luat Da = 30°. Pentru a se câştiga poziţie cât mai în vânt în vederea dublării capului Phassa, s'a venit continu la babord.

La 7 h 10 m drumul era Da = 10° şi la 7 h 30 m farul Phassa era la travers tribord.

Din acest punct s'a continuat navigaţia prin drumuri practice şi la 8 h 25 m s'a întins din nou velastraiul, luându-se drumul Da = 55°. Un curent foarte puternic făcea ca nava să piardă foarte mult din viteză şi să avem deabia 5—6 noduri, deşi cele 160 rotaţii ale motorului şi împingerea vântului pe vele ar fi îndreptăţit depăşirea a 10 mile pe ora.

In timpul cât „Mircea" întindea cele patru velastraiuri, a trecut prin tribordul nostru în drum spre ţară cargoul român „Durostor".

Pe vreme rea şi mare furtunoasă nava şcoală înainta către Dardanele, unde trebuia să se găsească la 1 Sept.

La 12 h 59 m farul dela Kaloyeri era în vedere sub relevmentul Ra = 110° şi la 13 h 55 m acelaş far era la travers tribord la distanţă de 9 Mm.

De abia la 15 h 15 m s'a văzut insula Psara.

Nava tanga foarte mult şi uneori „galionul" lui „Mircea" se înfigea cu bărbăţie în valuri pentru a le înlătura povara.

La 16 h 05 m s'a luat Da = 30° şi la 16 h 20 m s'a venit mai la babord, luându-se Da = 32°. Puţin mai târziu la 17 h 03 m s'a venit din nou în vânt şi s'a luat drumul Da = 30°.

Vântul împingea însă nava continu spre Psara şi la 17 h 35 m s'a venit brusc la stânga în drum Da = 300° ţinându-se acest cap până la 17 h 55 m. Deabia la această oră s'a luat vechiul cap Da = 35°.

Pentru executarea acestei manevre s'au strâns velele şi apoi s'au întins din nou când s'a luat drumul iniţial.

La 18 h 40 m girobusola oscila anormal şi s'a constatat că nu mai funcţiona.

Cum drumul la cârmă se ţinea tot timpul la busola magnetică, această întâmplare nu a atras nici o măsură de moment.

Dela 19 h 05 m motorul a fost stopat şi s'a continuat drumul cu nava sub vele. Erau patru velestrai şi s'a întins şi velastraiul randei. Viteza realizată era însă prea mică. Vântul bătea dela Nord cu o forţă ce se menţinea la 6. Drumul nostru trebuia să fie însă cât mai aproape de Nord şi atunci s'a renunţat total la vele şi s'a reluat navigaţia numai cu maşina. Nici aceasta însă nu s'a pus decât cu jumătate de forţă, adică deabia 95 roţaţii fiindcă distanţa de parcurs până la Dardanele nu mai era mare şi până la 1 Septembrie erau foarte multe ore.

Către ora 20 s'a luat drumul Da = 70° şi s'a continuat a se merge în acest cap până la 23 h.

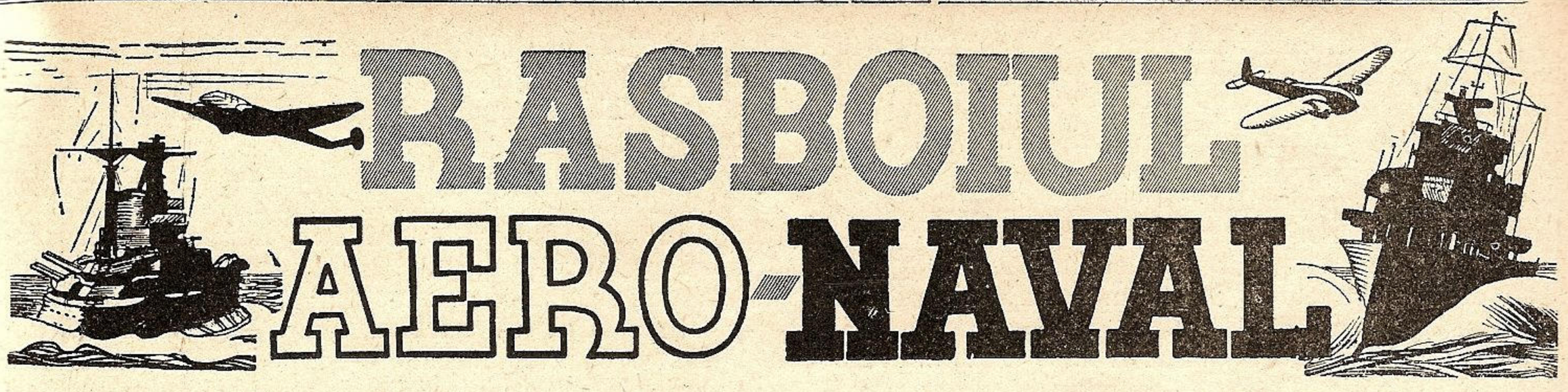
La 21 h 08 m farul Psara era în vedere sub relevment Ra = 196°. La 22 h 20 m a apărut şi farul dela C. Anapomera (Insula Kios).

Cu aceste faruri s'a făcut punctul navei şi la 23 h s'a luat drumul Da = 351. Viteza navei era abia de 3,5 — 3,7 noduri, vântul începuse să slăbiască şi în cele din urmă a ajuns abia la forţa 3.

Un ultim punct şi farul Psara şi cel de pe Insula Kios s'a putut face chiar la 24 h „Mircea" era la această oră în $\varphi = +38°46'$ $\lambda = +25°48'5$.

Luna plină îşi arunca lucitoarele ei raze pe arborada şi greementul navei, pe luciul apei în frământare de valuri şi pe stâncile albe ale insulelor greceşti.

(va urma)



RĂSBOIUL AERO-NAVAL

1 AUGUST — 6 SEPTEMBRIE

SUBMARINELE

Submarinele, în strânsă legătură cu aviaţia, au fost foarte active, urmărind şi atacând zile întregi convoaele cari veneau din America spre Anglia sau în Oceanul Inghețat spre Murmansk. Rezultatele au atins cel mai mare plafon :

In August au fost scufundate 125 vase de comerț cu un tonaj de 808.100 tone şi avariate 35 de 200.000 tone.

In Septembrie au fost scufundate 769.200 tone (126 vase) de submarine ; 242.500 tone (35 vase) de aviaţie, în total 1.011.700 tone.

Dela începutul războiului până la 31 August, după trei ani de război, au fost scufundate 20.294.359 tone.

Acţiuni de seamă au fost urmărirea timp de 5 zile a unui convoi în Atlantic, pe vreme rea, proastă vizibilitate. La 5 August a fost dat la fund un vas de transport, la 7 patru, la 9 un distrugător, la 10 două vase, iar 5 au fost avariate.

La 11 August un submarin german a scufundat marele vas port-avioane EAGLE de 22.600 tone, puternic armat şi cu 700 oameni echipaj.

Submarine sovietice au torpilat mai multe vase suedeze, — iar la 21 August suedezii au scufundat 3 submarine sovietice.

Un alt convoi puternic escortat a fost urmărit între 9—15 Septembrie, submarinele reuşind a da la fund 19 vase de 122.000 tone, 2 distrugătoare şi să avarieze alte 6.

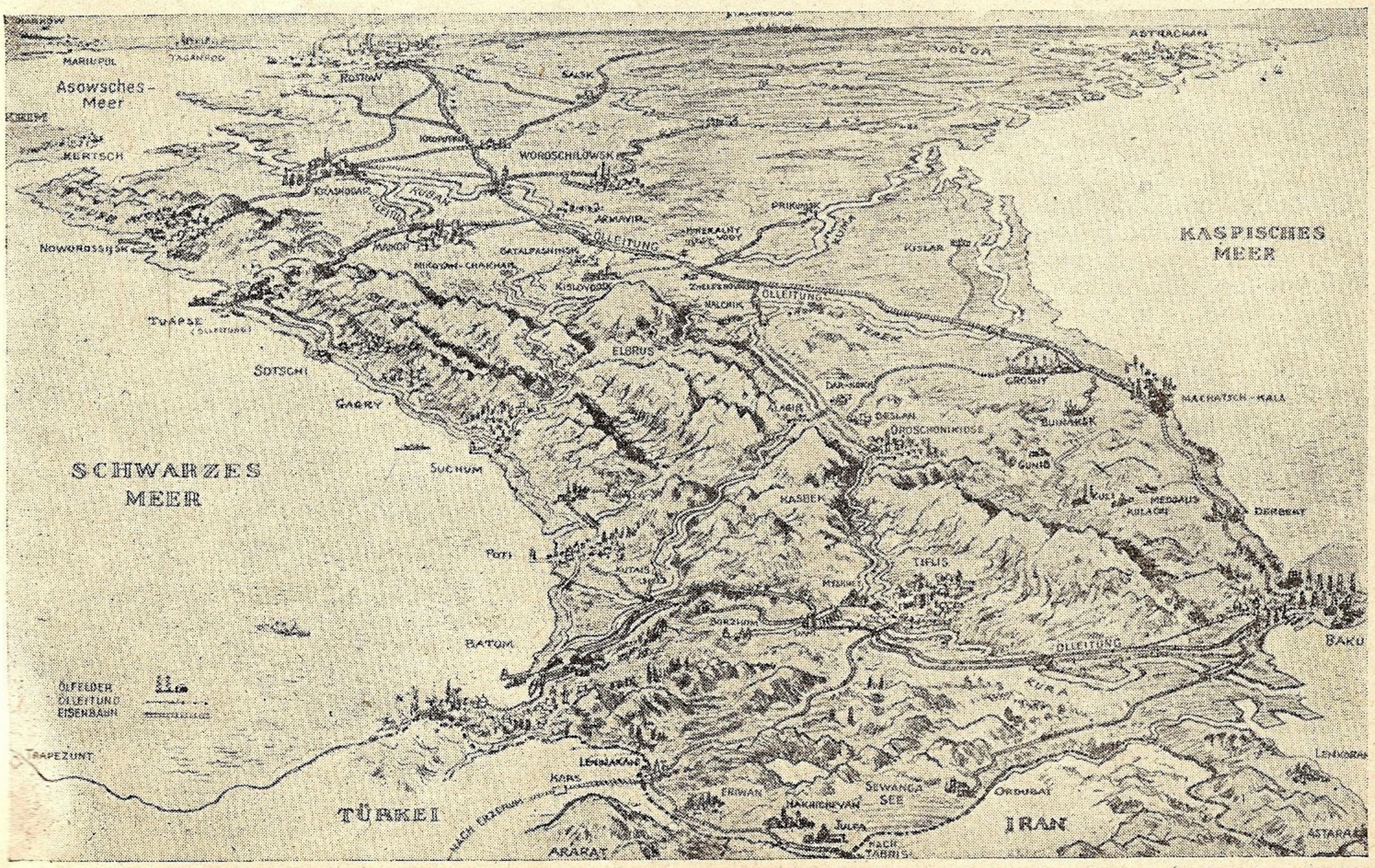
La 19 Septembrie vedete italiene au pătruns în Gibraltar.

La 25 Septembrie nave germane au început să opereze în oceanul Indian, iar submarinele japoneze în oceanul Atlantic.

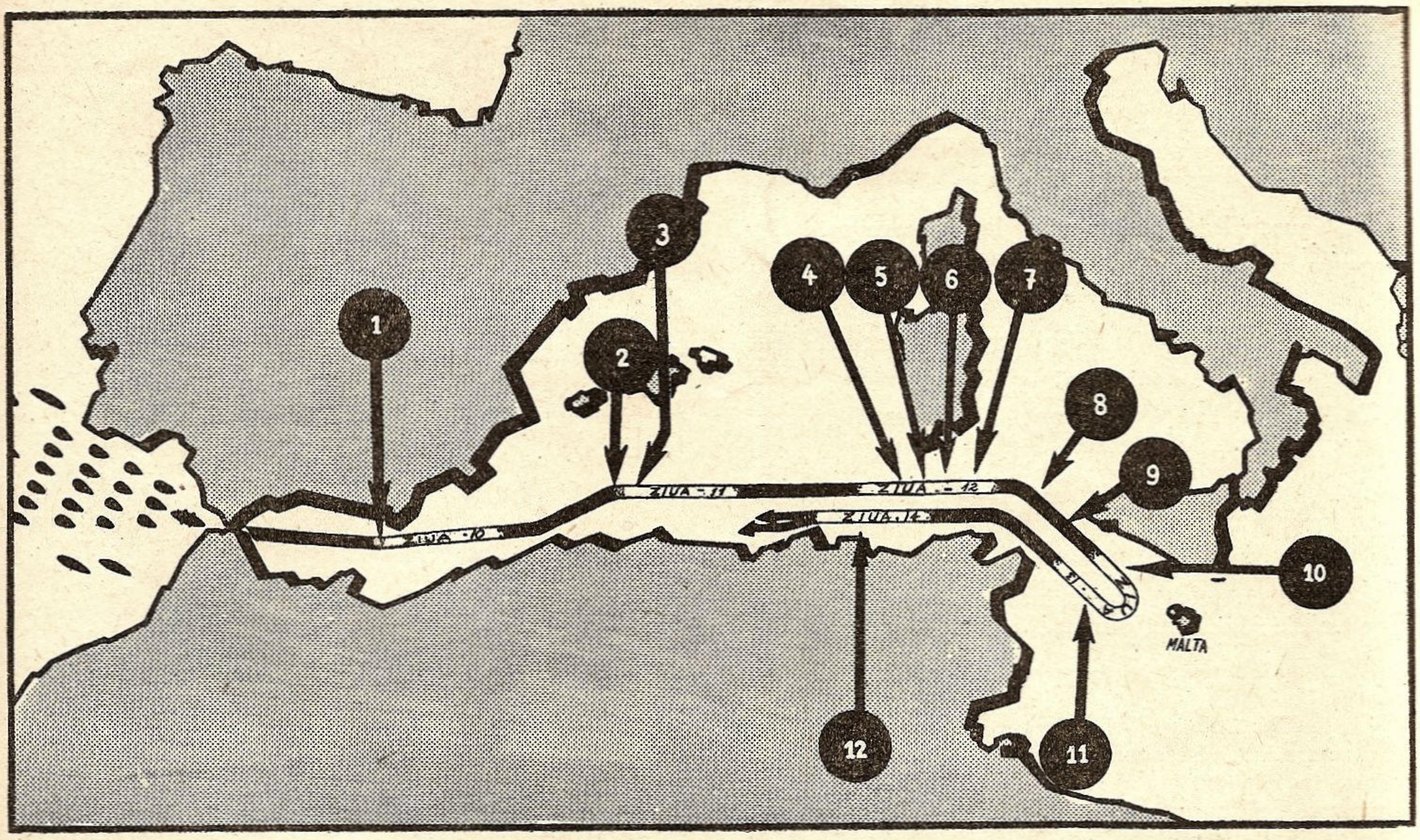
AVIAŢIA

Aviaţia prezentă pe mări, oceane, pe uscat, pregătind atacurile trupelor proprii, sau zădărnicind pregătirile de atac ale inamicului, bombardând liniile de aprovizionare şi aglomerările din spate. Ea a fost pretutindeni, ca atare nu vom putea accentua o localitate preferată.

Avioanele engleze şi-au manifestat activitatea în westul Germaniei şi în teritoriile foştilor aliaţi, Olanda,



Regiunea Caucazului, unde trupele germano-române fac progrese simţitoare.



Urmărirea, distrugerea şi risipirea unui convoi englez între 9 şi 14 August.

Belgia, Franţa, bombardând nu numai centre mari, — Paris, Rouen, — ci şi acceleratul Paris - Bordeaux cu bombe, iar pe pasageri cu mitralierele.

Aviaţia sovietică a făcut câteva îndrăsneţe dar răsleţe sboruri pe deasupra Poloniei şi Germaniei de Răsărit, ajungând chiar la Berlin. Pierderile în schimb ating cifre astronomice.

Aviaţia germano-italiană nu a slăbit Malta.

CIOCNIRI AERO-NAVALE

Un convoi de 21 vapoare mari de comerţ şi petroliere, escortat de trei cuirasate, patru nave port-avioane, mai multe crucişetoare şi distrugătoare, pornit din Gibraltar la 9 August spre Malta, a fost descoperit de avioanele italiene în canalul sicilian şi atacat cu toate mijloacele navale şi aeriene.

La 11 August fusese scufundate vasul port-avioane EAGLE şi 9 vase de transport, iar portavioanele FURIOUS şi ILLUSTRIOUS, 3 cargoboate şi 6 vase de transport grav avariate. Convoiul s'a risipit, parte din vase întorcându-se la Gibraltar parte continuând drumul. Urmărirea a continuat, numărul total al vaselor scufundate ridicându-se la 15, de 200.000 tone. S'au distins în special submarinele şi un nou tip de vedete italiene.

La 19 August englezii, pentru a crea cel de al doilea front cerut cu disperare de Stalin, au încercat o debarcare în stil mare la DIEPPE cu canadieni, americani şi gaulişti, care s'a încheiat cu un dezastru. Debarcarea a început la 6 dimineaţa, — iar la orele 16 terenul era curăţit, făcându-se o bogată pradă, pe lângă numeroşi morţi, 2045 prizonieri. In cursul luptei au fost distruse 127 tancuri, au fost scufundate 3 distrugătoare, iar un crucişetor a fost avariat.

Intre 13 şi 17 Septembrie un alt convoi puternic de 45 vase a fost observat şi urmărit în Atlantic de aviaţia şi submarinele germane, cari au reuşit să scufunde 38 vapoare de 270.000 tone şi să avarieze 8.

La 28 Septembre din alt convoi rapid, alcătuit din vapoare de pasageri, încărcate cu oameni şi muniţii, a fost greu încercat, pierzând 14 vase de 104.000 tone.

AFRICA

Frontul african s'a imobilizat la El-Alamein, cu dueluri locale. Aviaţia germano-italiană au atacat aerodromuri din interior.

Intre 13—14 Septembrie englezii au încercat o debarcare la Tobruk. După ce au reuşit să pătrundă în port şi în oraş, au fost izgoniţi în câteva ore, reuşindu-se a se face 580 prizonieri, mult material, şi a se da la fund 2 crucişetoare şi 3 distrugătoare.

EXTREMUL ORIENT

La 3 August japonezii au ocupat portul Catoda din Noua Guinee, unde fac progrese.

Intre 7—10 August americanii au încercat să debarce în insulele Salomon, dar intervenind forţele aero-navale japoneze cari, după lupte de câteva zile, au reuşit să scufunde un crucişetor de luptă, 13 crucişetoare, 9 distrugătoare, 3 submarine şi 10 vase de transport şi să avarieze 3 crucişetoare, mai multe distrugătoare şi vase de transport. Japonezii au avut 2 crucişetoare uşor avariate şi 21 avioane perdute, piloţii aruncându-se cu ele pe puntea vaselor atacate.

POLITICO - DIPLOMATICE

In India, turburările se accentuiază, mai ales după arestarea lui Gandhi şi a fruntaşilor indieni. Dela simple

manifestaţii, s'a ajuns la folosirea de bombe contra gărilor, podurilor şi a localurilor publice.

*

In adunarea naţională turcă d. Saracioglu a declarat că Turcia va păstra neutralitatea, alianţa cu Anglia şi acordul cu Germania, — dar va şti să se apere contra oricărei agresiuni.

*

D. Churchill a făcut un voiaj la Moscova spre a conferi cu Stalin, Molotov şi trimişii speciali americani.

*

La 23 August Brazilia a declarat războiu puterilor axei.

*

La 2 Septembrie a demisionat din guvernul japonez, Togo, ministrul de externe.

*

In Irlanda au început mişcări antiengleze cu caracter sângeros.

*

Englezii au reluat atacul insulei Madagascar la 10 Septembrie ; la 22 au ocupat Tananariva.

FRONTUL DE RĂSĂRIT

Cu toată întinderea lui, dela oceanul Inghetat la Caucaz, operaţiunile se pot rezuma în o ofensivă viguroasă pentru a tăia putinţa de viaţă militară sovietică, prin ocuparea Stalingradului, deci gâtuirea Volgei şi cucerirei regiunii petrolifere dintre Marea Neagră şi Caspică.

Sovieticii la rândul lor au căutat să uşureze presiunea în ceel două puncte nevralgice, — Stalingrad şi Caucaz, — prin viguroase atacuri în alte puncte vitale, — fără alt rezultat de cât pierdere de oameni şi material.

Pornind dela Nord, frontul Murmansk şi linia ferată au fost deseori ţinta avioanelor germane, desăvârşindu-se astfel acţiunea forţelor aeriene cari atacau convoaele.

Incercările celor dela Leningrad de a lărgi cercul de împreunare au dat greş, mai ales de când vedete italiene aduse pe uscat au apărut pe lacul Ladoga.

Toate atacurile dela Rjew şi Wiajma au fost respinse.

După trecerea Donului, relatată în cronica trecută, nimicirea trupelor rămase încercuite în cot s'a terminat la 15 August cu următorul rezultat : peste 70.000 de prizonieri, 1000 de tancuri şi 750 tunuri capturate. Inaintarea spre Est a progresat, cu obiectiv Stalingrad, unde se dau lupte grele în oraşul în care fiecare casă e un fort. S'a ajuns la Volga şi dinspre Nord şi dispre Sud. Acum se procedează la distrugerea sistematică a oraşului care se apără cu atâta dârzenie, prelungindu-şi agonia.

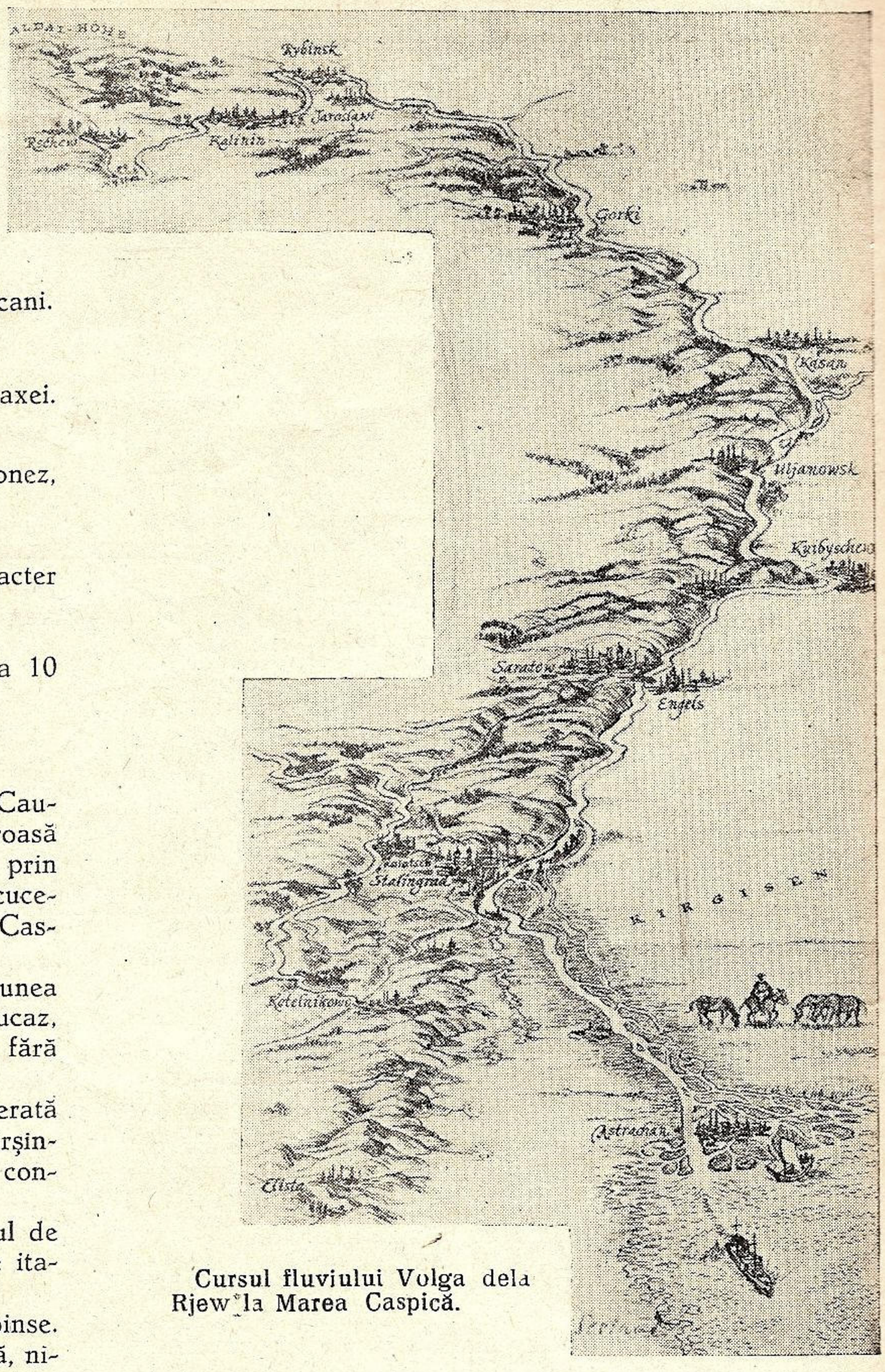
Trupele române iau parte activă aci la cot cu cele germane.

Incercările bolşevicilor de a ameninţa flancul şi spatele pe la Woronez, au fost respinse de trupele italiene.

Mai la sud, după căderea Rostovului, urmărirea a continuat în trei direcţii : dealungul coastei, spre centru, spre a întoarce porturile maritime şi spre răsărit, dealungul râurilor Kuban şi Terek .

La 4 August a fost cucerit marele oraş Woroşilowsk, la 5 Kropotken, când se trece şi fluviul Kuban, la 8 Armawir şi Kurgawir, la 9 Maikop şi Krasnodar, la 10 Piatigorsk, la 12 Jelista, capitala Calmucilor, la 15 Georgiewsk, pătrunzând trecătorile şi trecându-se piscurile cele mai înalte.

Coloana dinspre răsărit trece Terek, ocupă localitatea cu acelaş nume la 21 Septembrie, la 2 Vladimirowsk apropiindu-se de Grosny.



Cursul fluviului Volga dela Rjew la Marea Caspică.

Spre Apus, cavaleria noastră vitează ocupă portul Jeisk la 10 August, Slavianskaia la 12, Kriminskaya şi Kurciowskaya la 22, reuşind să cureţe malul răsăritean al mării de Azov. Trupele din Crimeea încep la 4 Septembrie trecerea strâmtorii Kerci, reuşind a face legătura cu trupele române.

Porturile dn M. Neagră cad şi ele pe rând, dinspre uscat : la 1 Septembre Anapa, la 9 Septembrie marele port Novorosisk, unde au fost făcuţi peste 10.000 de prizonieri.

Pe mare vedetele italiene şi cele germane au atacat transporturile ruseşti. In Marea de Azov 70 de vase sovietice au pierdut legătura atât cu uscatul, cât şi cu Marea Neagră.

Soarta flotei ruseşti pare a fi pecetluită, ne rămânând de cât cu o bază : Batum. Ea va trebui sau să se sinucidă, sau să fugă în Turcia.

Nu putem încheia cronica fără a releva vitejia trupelor noastre, apreciată şi elogiată de aliaţi. Comandanţii supremi, generalii Dragalina, Petre Dumitrescu şi Manoliu distinşi cu „Crucea de Fer".

INAMICII

NUVELĂ TRADUSĂ ŞI PRELUCRATĂ DUPĂ M. O. von KUBE

de C. A. Delatyras şi Scarlat Preajbă

I.

Măsurate şi line ca răsuflarea unui om obosit, adormit adânc, valurile hulei se ridică şi se coboară, pe întinsul albăstriu al Mediteranei, alunecând spre vest.

Maiestos şi legănător, urmând curentul valurilor, se înalţă şi se afundă, în apele străvezii, greoiul vas de război cu două punţi. Piramidele velelor albe, în coborîrea lor aproape că ating faţa apei, sunt uşor umflate de adierea unui vânt slab ; iar, în răstimpuri, vântul le favorizează ceva mai mult mişcarea.

Când velele sunt neatinse de vânt, se lovesc de catarge şi de vergi, producând un sgomot care impresionează inimele echipajului.

Un singur gând, apăsător şi dureros este viu în minţile tuturor marinarilor : „Mai repede, mai repede înainte, cât mai repede cu putinţă să se treacă această zonă, unde o întâlnire cu duşmanul ar fi probabilă".

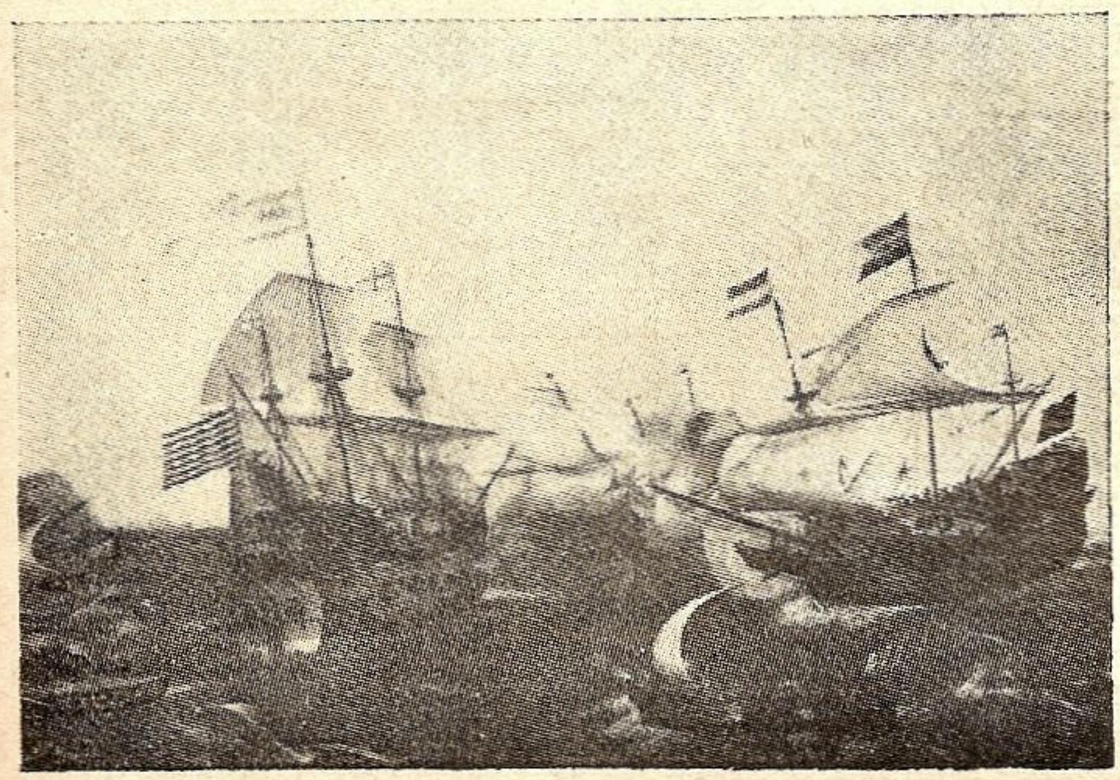
Ce este această preocupare unanimă ? Laşitate ? sau frică în sufletul celor învinşi ? Frică, faţă de duşmanul mai tare ? Nu ! Acum câteva zile în urmă, aceşti bravi marinari au luptat unul contra patru şi au ieşit, din luptă, învinşi ; dar, de astădată, toţi sunt gata, din nou, să-şi măsoare forţele cu duşmanul. O privire a oricărui marinar expert, dintr'o aruncătură de ochi, ar observa, în corpul vasului şi la arboradă, urmele reparaţiilor făcute în grabă ; sunt urmele unor răni de onoare primite în deplină luptă deschisă.

E mai mult decât o preocupare, e o îngrijorare generală, în rândurile tuturor marinarilor, — care au moartea în faţă, din toate părţile, — dar misiunea lor, de acum, nu este să provoace lupta, ci să o înlăture. Şi de ce ?

Ei au ca misiune să rupă blocada, să se strecoare nevăzuţi printre escadrele inamice, — pentru a duce, în patria lor depărtată, o preţioasă relicvă încredinţată echipajului vasului.

Instrucţiunile laconice date comandantului, de către amiral, înainte de plecare, au fost clare şi precise : „Sau să se strecoare, sau să se scufunde vasul".

O hotărâre dârză este scrisă pe toate feţele marinarilor: „să moară, dar să nu predea preţioasa relicvă".



Flota olandeză într'o luptă navală.

Iată acest ciudat vas ! In timpul odihnei de după masă, nu se mai aud — ca de obicei — nici cânteţe la provă, nici fermecătoarele poveşti, fără-de-sfârşit, ale marinarilor bătrâni, despre luptele trecute şi călătoriile lor pe întinsul apelor. Până şi bătrânul nostrom, virtuoso în injurii — care n'are egal în toată flota — tace mohorât, şi-şi înghite în sec, obişnuitele înjurături, înainte de a ieşi de sub mustăţile-i încărunţite. Peste tot muţenie, priviri posomorîte, dinţi strânşi... Arar, câte o mână trudită îşi şterge obrajii peste care s'au scurs lacrime.

La pic, tricolorul Olandei, sus în bernă, flutură la slaba adiere a vântului, nemai găsindu-şi liniştea.

Toate privirile echipajului par vrăjite, îndreptându-se acolo sus, spre tricolor, apoi spre intrarea la cabina comandantului. Aceasta din urmă e acoperită cu draperii negre de doliu şi e străjuită de doi marinari, voinici, ce sunt ca sentinele înarmate cu alebarde.

După uşa intrării, în cabina comandantului, se află urna grea de argint, în care se odihneşte *inima* amiralului Mihail Adrian Van Ruyter, — marele între marii căpitani marinari — *inimă* care toată viaţa a palpitat pentru Patrie, dar fiind lovită de glontele duşmanului, acum stă nemişcată, pentru totdeauna, închisă în urna de argint.

Soarta a hotărât ca vasul cel mai rapid din escadră să primească greaua însărcinare, de onoare, dar şi plină de riscuri primejdioase, să ducă în ţară preţioasa relicvă, pentru a fi înmormântată în pământul natal, sau, dacă împrejurările ar fi nefavorabile acestei hotărîri, atunci să se afunde şi vasul şi inima amiralului Van Ruyter, în valurile albastre ale Mediteranei.

— „O velă la N. N. W." se auzi o comunicare alarmantă dela gabie.

Şi înainte ca gravul comandant, Van Ostade, să fi avut timpul să ridice luneta la ochi, se auzi strigătul : „două, trei... cinci..... şapte vele".

Comandantul fixă luneta şi-şi îndreptă privirea spre orizontul depărtat, unde, velele adversarului se aliniau ca nişte pescăruşi albi, în semn de prevestitori ai morţii fatale apropiate.

— „Aşa este, Martens", întări comandantul ; apoi, luându-şi privirea dela lunetă, se adresă ofiţerului secund astfel : „Trei vase de linie şi patru fregate. Vase mai iuţi decât vasul nostru şi, pe deasupra, sunt, de curând ieşite din şantierele portului Toulon. Nu putem înlătura întâlnirea..."

Iar, după o scurtă pauză, comandantul ordonă :

— „Adunarea echipajului pe punte".

Martens, secundul vaporului, un tânăr bine inspiţat, la rându-i, dete comanda reglementară ; apoi se auzi trilul ascuţit al sifleei nostromului ; urmă tropăitul picioarelor desculţe ale executanţilor ; iar liniştea şi tăcerea pun stăpânire peste întreaga suflare a vasului.

Sutele de ochi ai echipajului, massat pe punte, s'au înfipt pe figura comandantului. Ar vrea să pătrundă şi să afle ce se petrece în cugetul şi în sufletul ace-

luia care are întreaga răspundere a situaţiei grele în care se găseşte acuma.

Comandantul îşi scoase pălăria, împodobită cu galoane de aur ; îşi şterse fruntea, asudată, cu batista ; apoi sprijinit cu mâinile de copastie, rosti :

— „Marinari ! In flota Alteţei Sale Marelui Tăcut, se luptă, nu se vorbeşte !... Nu vă aşteptaţi dela mine la vr-o harangă lungă. Ţineţi minte numai un singur lucru : inima amiralului Van Ruyter este cu noi. In nici-un chip ea nu trebue să cadă în mâinile inamicului". Aci, ultimele cuvinte ale comandantului se topiră în emoţiune. Dar îşi reveni şi comandă : „Marinari, la posturi. Semnal de luptă".

Toba răsună înăbuşită, iar sifleele fluieră ascuţit... Din nou s'auzi, câtva timp, tropăitul picioarelor, scârţâitul scripetelor, sgomotul metalic al lanţurilor ; apoi, din nou, vasul reintră iarăşi în aceiaşi tăcere şi linişte înfiorătoare a morţii.

— „Incercaţi să aduceţi vasul în vânt, Martens", — ordonă comandantul, după o lungă privire aruncată prin ochian, — „poate reuşim să ne strecurăm... să prelungim urmărirea noastră până la apusul soarelui ; iar, atunci, vom vedea ce va fi de făcut prin schimbarea direcţiei drumului..."

Comandantul tăcu ; apoi îşi readuse ochianul la ochi, spre a scruta, din nou, zarea depe întinsul valurilor.

Secundul procedă în consecinţă, luând dispoziţiuni, prin scurte comenzi ; urmară trilurile sifleelor şi tropăiturile picioarelor desculţe pe punte, doar câteva momente ; apoi se aşternu aceiaşi tăcere apăsătoare.

Vasul schimbă direcţia, se aplecă spre tribord şi luă un nou drum.

Patru timonieri voinici, ştergându-şi sudoarea de pe faţă şi trup, se înţepeniră pe picioare, cu mâinile înfipte în echea cârmei.

— „Bine manevrat, Martens", — rosti comandantul, apoi strângând mâna secundului, adăogă : „poate aceasta este ultima manevră pe care noi am ordonat-o pe puntea vechiului şi bunului nostru vas. Francezii vor veni, şi ei, în vânt, nu mai încape nicio îndoială".

Minutele trec grele şi chinuitoare.

Indepărtaţii pescăruşi albi, s'au transformat, de mult, într'o coloană lungă de vase, aşezate în linie de şir.

Se pot distinge, cu ochiul liber, cum fâlfâe, pe picuri, drapelele albe pe cari stau prinşi crinii de aur.

In zare sunt deschise şi gata de tragere gurile de foc a 170 de tunuri înegrite în luptele anterioare, care acum sunt îndreptate contra unui singur vas : olandez.

— „Pavilionul contr'amiralului fâlfâe pe primul vas", — raportă secundul.

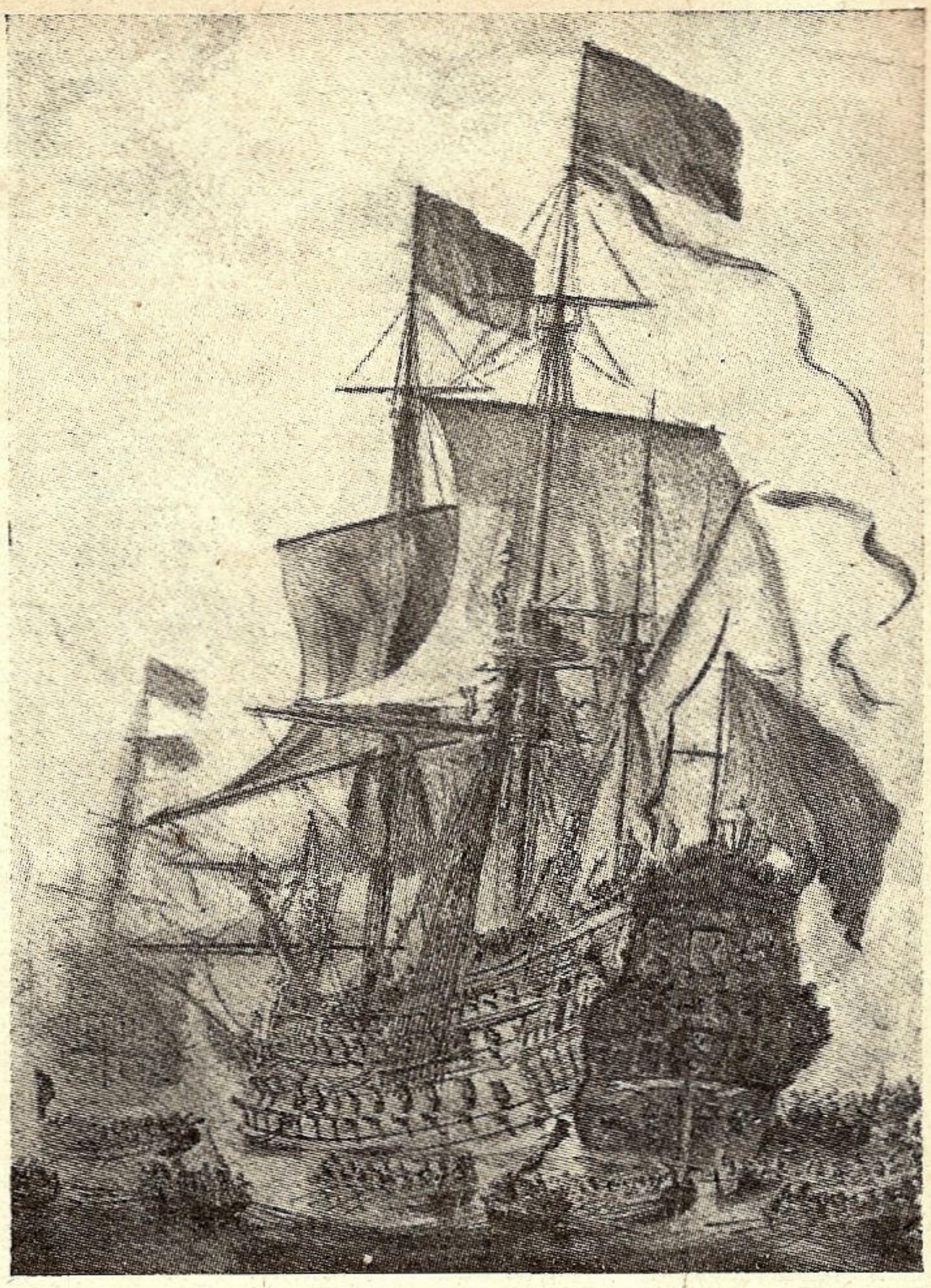
— „Prea multă cinste pentru noi, reflectă Van Ostade, cu o amară şi calmă ironie. „Indreptaţi ochirea spre arboradă !"

Imediat s'auzi sgomotul scoaterii penelor şi pe loc 32 de ţevi de bronz, din tribord, se ridicară în sus, îndreptându-şi ochirea ţevilor spre vioaia arboradă a vaselor inamice cari îşi schimbaseră direcţia de mişcare în goana către vasul olandez.

— „Ciudat lucru că n'au deschis încă focul !" observă comandantul. Ştiu că Francezilor le place să-şi arunce obuzele'n vânt".

— „Domnule comandant", — îi atrase atenţiunea acestuia, cu voce uimită, secundul, — „Francezii au intrat în vânt".

— „In vânt ? Tocmai în momentul când ei câştigă,



ZEVEN PROVINCIEN, vasul amiral a lui Ruyter

prin depăşirea noastră ? Oare dormi, sau visezi, camarade Martens ? Vezi să nu te înşeli..."

— „Nu, nu, nu mă'nşel ; uitaţi-vă, vă rog, domnule comandant, insistă secundul.

Intr'adevăr, vasele escadrei franceze fuseseră dirijate în vânt, unul după altul ; dar, deodată, întreaga linie a vaselor s'a oprit, legănându-se uşor după hula care aproape încetase.

II.

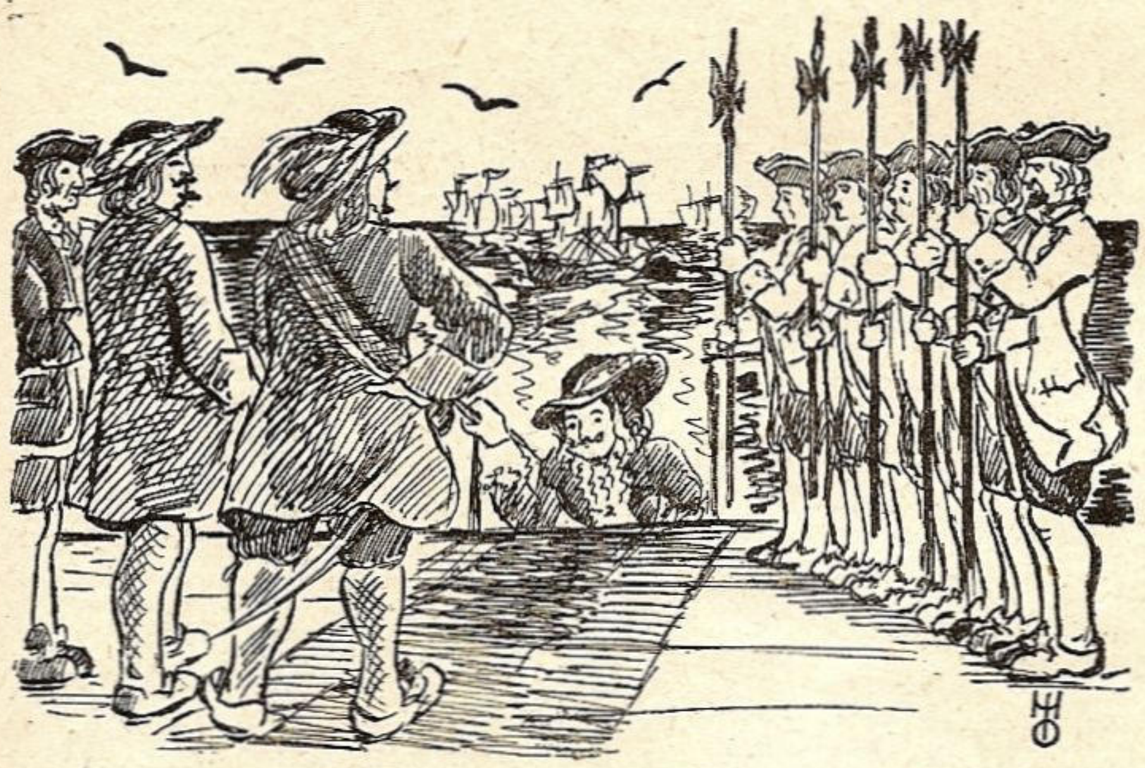
Acum apare pavilionul parlamentar, la vasul-amiral advers.

— „Ce dracu vor ei să facă?" gândi comandantul olandez. „Poate că acest „*Monsieur*" crede că mă va convinge să mă predau?" Işi strânse pumnii sdraveni şi un surâs provocător îi lumină o clipă figura posomorâtă ; apoi, porunci secundului : „Dă ordin să se ridice răspunsul. Să vedem ce vrea, dela noi, acest dansator dela Versailles".

— „Ei coboară barca la apă... Garda e la scară... Iată un grup de ofiţeri... Au plecat... Amiralul este în barcă..." Martens făcuse această comunicare în timpul cât privise pe ochian.

— „In derivă, Martens! Garda sus, la scară" — ordonă comandantul, coborând de pe scară pe punte. „Să arătăm acestor domni că în bătrâna Olanda se cunosc obiceiurile din lumea buna".

Comandantul îşi îndreptă eşarfa albastră-portocalie, îşi potrivi gulerul de dantelă, care îi era mototolit ; apoi se opri la câţiva paşi de scară, sprijinindu-se, cu mâna stângă, de mânerul grelei sale spade, iar cu mâna dreaptă îşi răsuci barbişonul ascuţit şi cărunt.



...armele înălţate pentru onor... Deasupra bordului apăru o pălărie mare.

Peste bord se auzi comanda şefului bărcii, apoi sgomotul armelor înălţate pentru onor; cângi se agăţară de copastie... Deasupra bordului apăru o pălărie mare.

Toboşarul începu să bată *pentru onor*, susţinut de tineri flautişti cari suflau din toate puterile...

Un ofiţer, după aparenţe tânăr, sări uşor pe punte. Echipat într'o uniformă scumpă, cusută în fire de aur, iar de sub gulerul de dantelă se zărea panglica lată a cordonului decoraţiei „Sf. Duh", care arăta gradul înalt al celui nou sosit: era amiralul francez. După acesta urmară încă alţi ofiţeri.

Dar, în locul închipuitului dansator, aşteptat, Van Ostade văzu, cu uimire, un om cu faţa arsă de soare, ca la orice marinar, având privirea deschisă şi, în acelaş timp, impunătoare; iar mustăţile sbârlite dădeau figurii lui asemănarea cu un motan supărat.

— „Duquesne, contr'amiralul escadrei d-lui Ponant, din comandamentul forţelor navale ale Majestăţii Sale Ludovic XIV, Regele Franţei şi al Navarei", — se prezentă noul sosit, care, odată cu pronunţarea cuvintelor protocolare, făcu şi un salut ceremonios, atingând, în acelaş moment, puntea cu pana albă a pălăriei sale.

— „Van Ostade, comandantul vasului de linie „Providenţa" al flotei Provinciilor-Unite, mormăi comandantul olandez, strângând cu oarecare precauţiune mâna întinsă a amiralului, dar tot deodată ridică sprincenele, constatând cu uimire în mâna aceasta, „de fetiţă", o forţă nebănuită şi neaşteptată.

— „Dacă nu mă înşel, Dvs. v'a fost încredinţată scumpa şi nepreţuita relicvă, domnule comandant", reluă amiralul aruncându-şi privirile spre uşa drapată cu stofe negre.

Figura comandantului se învineţi:

— „Eu nu sunt nici avocat, nici predicator iezuit, — răcni deodată Van Ostade, într'o franţuzească schimonosită — „şi până când mi-a albit părul, n'am învăţat să fac volte cu limba. Da, după această uşă este depusă inima marelui nostru amiral Mihail Adrian Van Ruyter — acest preţios caric pe care eu o voi duce în Patria mea, sau o voi arunca în aer, odată cu vasul meu... Dar niciodată, m'auziţi D-voastră? niciodată o mână vrăjmaşă nu se va atinge de această sfântă relicvă".

Sufocat de emoţia unui atare discurs ţinut, Van Ostade îşi desfăcu gulerul hainei, enervat, cu mâinile tremurânde.

— „Mingheer comandant, în zadar vă agitaţi", pronunţă împăciuitor tânărul comandant francez, într'o olandeză aproape corectă; iar, drept liniştire, la privirea uimită şi întrebătoare a comandantului, francezul adăogă: „ca ofiţer tânăr, am fost detaşat în marina D-voastră şi am avut onoarea să lupt sub pavilionul defunctului amiral Mihail Adrian Van Ruyter, în bătălia navală de patru zile. Marinarii, indiferent de culorile pavilionului lor, sunt obişnuiţi să preţuiască vitejia adversarului şi pentru flota Majestăţii Sale ar fi fost o jignire nemeritată să vă îngăduiţi a socoti că noi am putea turbura liniştea eroului căzut în luptă. Priviţi aci, domnule comandant", — continuă amiralul desfăşurând un pergament, pe care unul din ofiţerii suitei sale i-l înmână, „şi vă veţi convinge de adevărul spuselor mele".

Van Ostande luă documentul şi citi...

Van Ostade luă documentul şi citi, pentru sine, liniile scrise pe pergament:

„Prin graţia lui Dumnezeu, Noi, Ludovic al XIV-lea, Regele Franţei şi al Navarei, ordonăm forţelor noastre maritime ale generalului şi mareşalului cavaler de Tourville, că dacă escadrele, flotilele sau vasele sub ordinele D-voastră vor întâlni, pe apele mărilor, flotila sau vasul flotei olandeze care va avea, la bord, osemintele amiralului Van Ruyter, care a căzut ca un erou, în luptă, nu numai să-l lăsaţi să treacă liber, dar să-l cinstiţi, cu toate onorurile militare şi să daţi concursul necesar pentru îndeplinirea misiunii în siguranţă. Aceasta este voinţa Noastră. Dat în Versailles".

— „Acum nădăjduesc că temerile D-voastră s'au spulberat", — rosti amiralul, primind pergamentul din mâna lui Van Ostade, care era vădit mişcat „şi cred că nu vă veţi împotrivi ca eu şi ofiţerii mei să ne înclinăm în faţa rămăşiţelor amiralului D-voastră şi al meu".

Comandantul Van Ostade tăcu; apoi, îndreptându-se spre intrarea cabinei, trase draperia la o parte.

Garda izbi cu alebardele pe punte, în semn „pentru onor".

— „Descoperiţi-vă, domnilor. Rămăşiţelor eroului se cuvin onoruri regale", spuse, emoţionat, Duquesne; şi îngenunchie; iar după aceste cuvinte, toţi ofiţerii suitei se aplecară şi ei.

Cu capul plecat, amiralul francez retrăi, din nou, timpul petrecut de mult, în mijlocul camarazilor olandezi, până în seara ultimei zile din lupta neîntreruptă de patru zile...

Acum, amurgul era'mbrăcat într'o lumină de sânge auriu, care se aşternuse peste întinsul apei, deasupra căreia apăreau, departe, în zare, epavele va-

selor inamice, arzând de pe urma luptelor ce avuseseră loc în acea parte a mării.

Cunoscătorii, care știu să citească în foile deschise ale timpului, povesteau că furtuna vânturilor, care se ia la întrecere cu valurile, se apropie, — e pe drum.

...Iar meșterii specialiști ai escadrei olandeze repară de zor, cu înfrigurare, spărturile și arborada vasului — din porunca comandantului.

Tânărul ofițer de altădată, care asistase la această scenă emoționantă, își uitase rolul său de observator; doritor de luptă, a fost părtaș, cu toți ceilalți marinari experimentați, la o mare bătălie navală. Acum, el dorește și așteaptă să fie prezentat amiralului învingător. In imaginația lui își închipue că este un mare triumfător, în uniformă strălucitoare, acoperit de decorații și înconjurat de o numeroasă suită. Se vede ciocănind în uşe, apoi:

— „Intră", se auzi o voce liniștită și domoală, ca răspuns la ciocăniturile lui.

I se înfățișează o cabină mică, lipsită de orice lux, ba chiar și de obișnuitul confort. O masă simplă, de stejar, drept mobilă. In față are un om impunător, în haine de culoare închisă, fără fireturi și decorații, cu trăsăturile figurii obosite, dar cu privirea vie și autoritară.

Amiralul francez se opri în pragul cabinei. Își aruncă, încă odată, privirea spre urna de argint, care sclipea la lumina celor două lumânări de ceară și pronunță, dus pe gânduri, în șoaptă: „Aceasta este tot ce a mai rămas de pe urma unui mare om". In clipa următoare, tăcut și ceremonios, strânse mâna comandantului olandez, apoi trecu cu suita sa pe punte. Barca, cu toți vizitatorii, plecă.

Comandantul Van Ostade făcu un semn, pe care Martens înțelegându-l, comandă:

— „La posturile de manevră. Volta sub vânt".

Vasul se înclină și începu, încet-încet, să ia viteză. Destul de aproape și mai aproape se află linia nemișcată a vaselor franceze.

Van Ostade, care-și reocupase postul de pe puntea de comandă, cu ochiul său de adânc observator și cunoscător construcțiilor navale, după înfățișarea impunătoare a vaselor inamice, din timp în timp, făcea din cap, semne afirmative.

Dar deodată ochii lui se măresc; mâna caută, convulsiv, megafonul; iar gura e gata să se deschidă, să dea o comandă...

Din sabordul stâng al vasului-amiral a ieșit un nor compact de fum alb și a țâșnit o limbă lungă galbenă de foc.

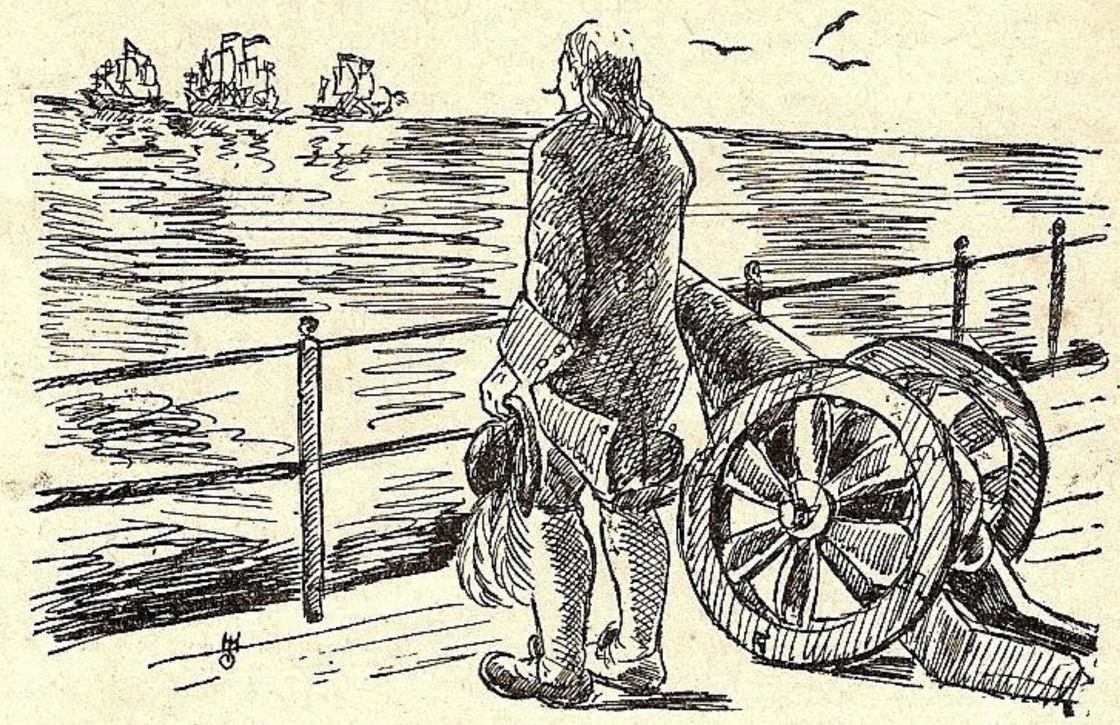
— „Trădare?" un gând oribil străbate creerul comandantului și strângând megafonul el este gata să strige, cu toată puterea disperării: „Tribordul, foc! foc! în numele tuturor diavolilor!"

Dar aceste cuvinte nu ieșiră de pe buzele întredeschise; iar megafonul căzu, producând un sgomot metalic, alunecând pe marginea punții de comandă.

Pânzele vaselor franceze dispărură, parcă la un semn al baghetei fermecate; vergile se încrucișează încet și din toate deschizăturile liniei de luptă a vaselor sar nori de fum alb, lucesc limbi lungi de foc și, măsurat, cu intervalele regulamentare, s'aud, răsunând în liniștea serii, loviturile salutului mortuar.

Comandantul Van Ostade își ridică, cu gestul larg, pălăria; și trimise un salut adânc și respectuos în direcția unui grup de ofițeri, care se zărea la puntea de comandă a vasului amiral francez.

Briza de seară se întărește.



Comandantul Van Ostade rămâne multă vreme cu pălăria în mână.

Sub etravă se aude mai distinct clipocitul valurilor.

Amurgul, în regiunile sudice, coboară repede.

Primele stele se aprind, ici și colo, pe firmamentul cerului.

Iar comandantul Van Ostade rămâne, multă vreme, cu pălăria în mână lăsată în jos și nu-și poate deslipi privirea dela orizontul îndepărtat, spre răsărit, unde, în ceața violetă, dispar, din nou, prefăcându-se într'un stol alb de pescărușI, pânzele vaselor inamice.

Traducere și prelucrare după *M. O. von Kbe*, de *C. A. Delatyras* și *Scarlat Preajbă*

LĂMURIRI

Pic — verga înclinată dealungul vasului, pe care este fixată vela și la care se ridică drapelul național.

Tricolorul Olandei — culorile roșu, alb, albastru, așezate orizontal.

Amiral Mihail Adrian Van Ruyter, n. 1607 † 1676; mare amiral olandez, rival amiralului francez Duquesne; a condus, flota olandeză în luptele cu francezii și englezii.

Vela — pânză.

Copastie — balustrada cu care sunt împrejmuite punțile vasului.

Siflee — fluerul cu care dă comanda, în marină, șeful de echipaj.

Timonier — matelot, care ține cârma vasului.

Tribord — partea dreaptă a vasului, privind înainte (babord — partea stângă).

Pavilion parlamentar — drapel cu care se semnalează trimiterea parlamentarilor.

Trelia — tril.

Ludovic XIV n. 1638 † 1715, numit și *regele-soare,* mare rege al Franței, care a înălțat regatul, a purtat războaie victorioase, mărindu-și țara; arta și literatura au avut o dezvoltare mare, sub această domnie, încât, în Franța, acea epocă este numită: secolul Ludovic al XIV-lea.

Caric — încărcătura vasului.

Mingheer — domnule (în limba olandeză).

Etrava — partea ascuțită, dinainte, a vasului care tae valurile.

Notiță biografică — Despre autorul M. O. von Kube, v. revista *„Marea Noastră"* nr. 1—3, anul X, 1941 (p. 31).

RUGĂCIUNEA MARINARILOR

Versuri de MIHAIL EMINESCU

Muzică de NELU IONESCU

Desen de OBREJA SORIN (premiul III)

Rugăciune *)

Versuri de Mihail Eminescu

Muzica de Nelu Ionescu

Moderato

Ru – gă – mu-ne in-du – ră-ri – lor, Lu-

cea – fă-ru-lui mă – ri – lor. Din va-lul ce ne bân – tu-e, În–nal – ță-ne, ne

Più mosso

poco a poco rit.

Tempo Iº

mân – tu – e. Pri – vi – rea a-do – ra – tă A – su – pră-né co – boa – ră, O,

Lento

Mai – că prea cu-ra – tă Și pu-ru-rea Fe-cioa – ră, Ma – ri – el

*) Executată la Radio, de tenorul Ion Dacian și Orchestra Armatei, în „Ziua Marinei" (15 August 1942).

„DECORURI MARINE"

Eu am vorbit cu Marea...

Lui I. Gr. Perieţeanu

Eu am vorbit cu Marea în clipele de-amurg,
Când umbrele'nserării ca nişte ape curg,
Când spleenul îşi presară pe căile nocturne
Cenuşa desnădejdei din siderale urne...

Eu am vorbit cu Marea pe ţărmuri de furtună,
Când Marea e o fiară care-a scăpat din cuşcă
Şi muşcă,
In noaptea fără lună,
Cu dinţi enormi de valuri
Inebunite maluri...

Eu am vorbit cu Marea...
Şi trupu-i de smarald
Sorbise'mpreunarea
Cu blondul soare cald!...
...Şi, plini de veselie, delfinii şi limbuţii
Tritoni sburdau mereu pe-oglinzile de aur,
Ca'n vremea când pornit-au, viteaz, Argonauţii
Să caute'n Colchida mirificul tezaur...

Eu am vorbit cu Marea în nopţi de vijelie,
Când ea e cimitirul de vase scufundate,
Şi-am înţeles că Marea e tristă şi pustie
Ca sufletul sălbatec cu aripi sfărâmate...

Eu am vorbit cu Marea eternă şi profundă,
Cu Marea blestemată — haotică firidă —
Ce'n larg momeşte visul, pe urmă îl scufundă,
Şi'n hăul enigmatic păzeşte-o Atlantidă
Cu ziduri crenelate şi porţi de nepătruns...

Eu am vorbit cu Marea... Şi Marea mi-a răspuns!

ALEXANDRU BILCIURESCU

Sonet

Corabie cu uriaşe vele:
Măreţe aripi către cer întinse,
Spre ţărmuri de privire neatinse
Tu, sbori la fel ca gândurile mele.

Plutim de ani pe căi de visuri ninse,
In cântece de valuri şi vântrele —
Călăuziţi de vânturi şi de stele
Pe undele oceanelor prelinse.

Topim în ape-amurguri argentine
Şi ne'mbătăm în zori când aurora
Smălţează răsăritul cu rubine.

Corabie, din pupa până'n prora,
Mă simt atât de strâns legat de tine —
Căci soarta ta-i destin amândurora...

MARIAN DEM.-CORĂBIERUL

Rugăciune

Fecioară Marie, Fecioară Marie,
Spre Tine se'ndreaptă privirile noastre,
Spre Tine, Stăpână a Mării albastre,
Fecioară Marie!...

Spre Tine, spre Tine, liman de lumină,
Tu candelă-aprinsă sub bolta de astre,
Far fără prihană de veghe creştină
A vremilor noastre...

Tu poţi să sfărîmi ori-ce ură duşmană
Şi Ţara s'o aperi de chin şi povară,
A Domnului Maică, Prea Sfântă icoană,
De-apururi Fecioară!....

Sub scutul Tău falnic ni-e astăzi căminul,
Fecioară Marie, Fecioară Marie,
Tu care ştii jertfa, credinţa şi chinul
Ca Domnul să'nvie!...

Sub scutul Tău falnic primit-au credinţa
Voivozii, Ostaşii, Martirii, Haiducii,
Iar Ştefan-Cel-Mare clădi biruinţa
Sub pavăza Crucii...

Obolul Tău pururi ne fie aproape,
Ne apără fiii ce şti-vor să moară
Pe munţi, pe câmpii, în văzduh şi pe ape,
Prea Sfântă Fecioară!

MIRCEA DEM. RĂDULESCU

Marinarilor!

Ani mulţi, încununaţi de nimbul fericirii,
Vă poarte paşii, lin, către liman...
Furtunile vor încerca în van
Corabia să'ndrepte spre căile pieirei...

Frumoase nereide stau, — straje neclintită —,
Priveghiu la cârma vasului iubit...
De strălucirea lor biet valul ameţit
Sortit e să-şi înfrângă mânia lui cumplită.

Aşa veţi rătăci în nopţile cu lună...
Vrăjiţi de scânteierea trufaşelor priviri...
Insufleţiţi de harul divinei lor iubiri
Ce azi, de ziua voastră, v'a împletit cunună...

Şi deci, nu vă'nspăimânte azi răsvrătite valuri
Ce'ntâmpinaţi ades, bravi marinari...
Roiesc în jurul vostru paji hoinari
Trimişi să curme vântul ce şueră pe maluri.

Sburaţi deci, vase însorite, spre nesfârşite zări.
Iar voi, ostaşi, vâsliţi pe căi de vis,
Mai dârzi, spre-al biruinţii paradis...
Vâsliţi fără de teamă'n ciuda mult sbuciumatei mări.

Un singur gând şi dor vor lumina neîncetat
Cărări mult încercate de furtuni...
Al mamelor; din ochii lor cei buni
Vor picura mărgăritare, adesea, spre'nserat...

Aşa veţi rătăci în nopţi fără de lună...
Vrăjiţi de scânteierea duioasei lor priviri,
Insufleţiţi de harul curatei lor iubiri
Ce înfrunta-va'n lupta voastră grea furtună...
Curagiu, deci, aprigi marinari, vă fie calea bună! — ...

LIANA BELLU

Rugăminte

Când stăm ascunşi sub mantia'nserării
Sorbind potirul brizei călătoare,
De ce rămâi atât de visătoare
Şi-ţi tremură'n priviri întinsul mării ?

Te prind fiori când trec corăbii albe
Spre ţări cutreerate doar de visuri :
Acolo sunt eterne paradisuri
Cu bolţi de diamante prinse'n salbe ;

Nu poţi ghici unde sfârşeşte cerul
Şi unde'ncep întinsele oceane,
Nici dacă-i plâns de triste hawayane,
Ori de suspină tainic palmierul.

Iar timpul nu mai curge peste zile,
Stă'nmărmurită viaţa'n cuib de soare ;
Troeni aşterne-a florilor ninsoare
Şi'n zări plutesc şiraguri de cămile.

Fecioare poleite'n bronz de raze,
Au muguri roşi pe buze de corali
Şi'n unduiri de trupuri de şacali,
Ascund în ochi adâncuri de topaze.

Băsmesc cocotieri în evantae
Din care curg exotice rodiri,
Când ţi se'nfig adânc în amintiri
Clipitele scăldate'n nopţi bălae.

Acum, când pleci, mai am o rugăminte :
De vei simţi că lumea ta te-apasă,
Vin să fugim pe marea de mătasă,
Sub nimb de zări, pe căi de ape sfinte !

MARIAN DEM.-CORĂBIERUL

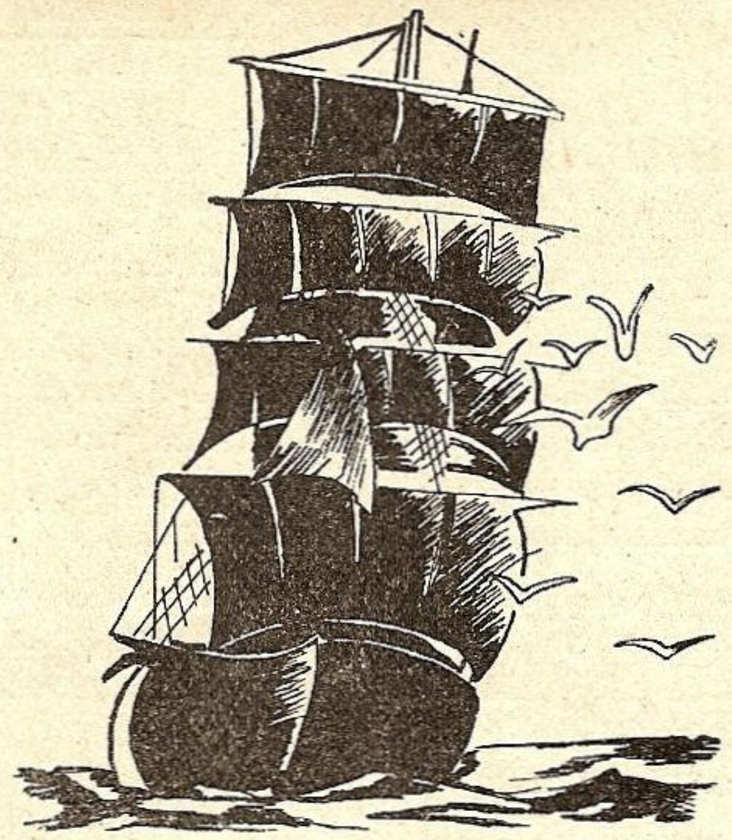
In faţa mării

Te impietreşte marea'nfuriată
Ce în adânc de-adâncuri răscoleşte
Urgii — şi prin milenii le'nteţeşte
Să'mpărăţească-odată lumea toată...
Şi totuşi, calmul ei din ceasuri line
Odihnitor pe valu-i te desmiardă, —
Cu zâmbet de sirenă stă să piardă
Pe cel ce gând potrivnic îi ţine...
Involburată marea sau senină
Te'nvaţă să citeşti o nouă filă
Abia'ncrustată'n cute de simţire.

. . . . . .

— Cutremură-te suflet şi te'nclină : z z
Desprins o clipă de omeneasca-argilă
Prinzi să pricepi târzia regăsire !

G. GEORGESCU-THEOLOGU



„Către Mare"

Mare, mare cât e cerul,
Fără margini ca'n poveşti,
Du Legenda ce-am făcut-o
Până'n plaiuri româneşti ;

Ia-o'n val, îmbrac-o'n unde,
Ţine-o'n braţe ca'n cătuşi,
Înfloreşte-o'n solzi de spume,
Dă-i aripi de pescăruşi...

Lângă coapsa ţării mele
Ce se sprijină pe mal
Ca să urce până'n munte,
Svârle-o'n Dunăre la deal.

Căci de-acolo poate vântul
O s'o duc'n sus mereu
Către Olt şi către Lotru
Ca s'ajungă'n satul meu.

S'o audă toată lumea
De cu zori până'n serat
Şi s'o cânte Niculae
Când s'o face clacă'n sat.

Să se spargă nori de lacrimi
Când s'o da pe strun'n jos
Şi să crească doar nădejdii
Când arcuşu-o fi voios.

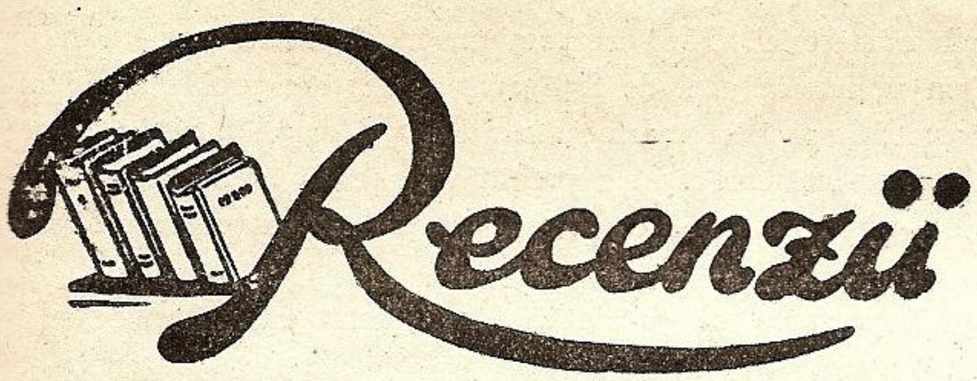
Poate-odată, după-o slujbă,
S'o opri din mers greoi
Şi părintele Vasile,
Ca s'asculte despre noi ;

Despre noi „afurisiţii"
Care n'am călcat de ani
Prin biserică şi azi-i
Ducem semnu'ntre duşmani.

Şi'n tăcerea lui furişă
Gândul rău s'o face scrum,
De-o afla că's opt din zece
Pironiţi pe cruci de drum.

Lt. Col. MIRCEA MĂRCOIU

din volumul sub tipar „Cu Ion, vânător de munte".



CĂRȚI ȘI REVISTE

de SCARLAT PREAJBĂ

● Nu putem să nu trecem, aci, din nou, CUVÂNTUL MAREȘALULUI care e destinat sătenilor și e foarte bine scris pentru aceștia. Conține *răboj*, în care cititorii vor găsi, întotdeauna, lămurirea chestiunilor la ordinea zilei; din *Sfânta Evanghelie* sunt cuvinte cu sfaturi pentru înțelegerea Bibliei; sunt nelipsitele *sfaturi pentru plugari;* mai e și pagina pentru *gospodine;* sunt și *poezii, povestiri, nuvele, fapte vitejești;* mai sunt și răspunsurile pe care gazeta le dă cititorilor la ceeace ei au păsuri și nevoi. prin *cutia cu plângeri.*

● Cuvinte care nu se uită:

„Se întreabă mulți, pentru ce marinarii se iubesc și se ajută între ei și pentru ce între comndant, ofițer și matelot, există o legătură sufletească ne altenată ce trece dincolo de legile ierarhiei și de nevoile stricte ale serviciului. Pentrucă, pe orice navă din lume marinarul are același suflet de călător neobosit, de misionar explorator, descoperitor de lumi și de popoare și același nerv de luptător întreprid cu valurile și furtunile cu inamicul și armele lui, în largul mărilor și oceanelor.

Marinarul își iubește vaporul, pentrucă din toate creațiile omului, vaporul este acela care se apropie mai mult de ființa omenească. Vaporul are suflet. Un torpilor de exemplu este un corp ce se frământă, al cărui suflet e marinarul.

Vaporul este patria marinarului pe care o poartă cu el, este patul în care se leagănă, este munca și viața lui de toate zilele, este familia lui, cu care se desăvârșesc calitățile lui morale și fizice.

In timp de război el este în luptă cu navele și avioanele dușmane, de care nu poate scăpa de cât prin biruință, căci o înfrângere ar însemna pentru marinar o moarte sigură".

Din broșura *Marea și marinarii,* de c. amiral-adjutant N. Păiș (colecția nr. 44 a Ligii Navale Române).

● NAPOLEON DESPRE ANGLIA a avut, întotdeauna, opiniuni foarte rele. In toate împrejurările el s'a exprimat în același sens. Revista EUROPA NOUĂ (în n-rul 131/1942) ni le reamintește, pe scurt Napoleon a atras, continuu, atențiunea asupra primejdiei engleze pentru turburarea păcii Europei. In calitatea sa de consul, la conducerea destinelor patriei sale, Napoleon, imediat după victoria dela Marengo, a trimes o scrisoare generalului austriac Michael Freiherr von Melas (1729—1806), adversarul său, datată din Milano la 20 Iunie 1800, prin care îi oferă o sabie, luată ca pradă de război în campania din Egipt, dela barbari, rugându-l a o primi „ca o dovadă a deosebitei stime", pentru curajul dovedit pe câmpul de luptă dela Marengo, apoi, în final, textul scrisorii arată că Napoleon avea „dorința sinceră ca în curând vitezele noastre națiuni să se unească și *să termine un război care nu folosește decât negustorilor englezi,* cari nu prețuesc atât de mult încât atâția viteji să se ucidă unii pe alții în interesul lor". Mai reproducem pasagii din conversația pe care împăratul francez a avut-o cu contele Caulaincourt, care l-a însoțit, în sanie și în trăsură, pe tot parcursul călătoriei, dealungul Europei, după nefericita campanie din Rusia, la 1812; în capitolul „Dela Smorgon la Varșovia" sunt notate cuvintele rostite de Napoleon: „Este o luptă între doi giganți. In toate lucrurile pe care le-am făcut, *am fost împins sau silit de Anglia.* Dacă n'ar fi denunțat tratatul dela Amiens, dacă ar fi încheiat pace după Austerlitz, după Tilsit, aș fi rămas, liniștit, acasă. Chiar numai teama de a nu periclita capitalurile comerțului meu transatlantic, m'ar fi determinat s'o fac... Nu sunt un Don Quichote care nu poate să trăiască fără aventuri... Dacă Anglia ar fi voit-o, eu aș fi trăit în pace. A continuat lupta numai din egoism; a refuzat pacea; pentrucă ar fi trebuit să accepte pacea în interesul Europei. Avea, în marea Mediterană, Malta, și putea păstra și alte puncte necesare comerțului ei maritim și aprovizionării flotelor — ce putea, deci, să mai pretindă?... Ea vroia însă să aibă monopolul. Dacă Anglia ar fi fost sinceră, nu ar fi refuzat, așa de încăpățânat, să accepte negocierile. Se teme, însă, că ar fi silită în felul acesta să dea explicații sincere; nu îndrăsnește să-și recunoască pretențiile în mod deschis. Dacă s'ar ajunge la negocieri, ar fi silită să se demaște în fața întregei lumi". Apoi împăratul continuă:

„Se spune, și în primul rând chiar d-ta, Caulaincourt, că eu abuzez de puterea mea. O recunosc; însă eu lucrez în interesul general al continentului, în timp ce Anglia abuzează de forța ei, de puterea ei pe mare, numai în interesul ei propriu: căci salvarea acelui continent, din a cărei bunăvoință trăește ea însăși, nu joacă nici un rol pentru precupeții londonezi. Ei ar jertfi statele Europei, ar jertfi chiar întreaga lume pentru una singură dintre speculațiile lor.

N'ar putea fi spuse aceste cuvinte ale împăratului francez tot așa de bine astăzi ca și acum 130 de ani? Caulaincourt continuă într'o altă parte a amintirilor sale în modul următor: „Napoleon se întorcea mereu la Anglia, care-l preocupa mai mult decât orice. In una dintre aceste convorbiri spune: „Europa nu vede adevăratele primejdii. Se preocupă numai de constrângerile impuse de războiul pe mare. S'ar putea spune că întreaga politică a acestui biet continent, că toate interesele ei se învârtesc în jurul unei tone de zahăr brut. Asta îți face milă! Ca și cum Anglia n'ar fi peste tot, cu mult mai amenințătoare! Helgoland, Tarifa, Gibraltar, Malta, nu sunt el oare tot atâtea citadele britanice, care amenință comerțul tuturor puterilor? Dacă eu aș lăsa Europa să-și facă voia, ea s'ar abandona în brațele Angliei. Chiar mâine i-ar da Corfu, Madeira, așa cum stăpânește Kapul, dominând astfel dela stâncile din Malta, Turcia, Marea Neagră și Rusia. In Gibraltar ea posedă cheia Mării Mediterane... Atunci când toate garanțiile comerțului sunt supuse discreției cabinetului din Londra, când nu-ți va fi permis să mănânci alt zahăr decât acela al marilor ei negustori, să porți numai ciorapii și stofele din fabricile sale, atunci își vor da seama Petersburgul, Viena, Berlinul, ce însemnează monopolul englez. Până atunci vor închide ochii, numai ca să nu recunoască că este o luptă în interesul tuturor".

● Revista RĂSĂRITUL, nr. 6—9, apărută acum, a închinat pagini valoroase d-lui profesor *Ion Petrovici,* ministrul cultelor, cu prilejul împlinirii vârstei de 60 de ani. Sunt articole și studii pentru cunoașterea personalității *omului, profesorului, filosofului* și *literatului* Ion Petrovici. Și-au dat întâlnire, aci, d-nii general I. Manolescu, prof. Șt. Șoimescu, prof. Ion Zamfirescu, prof. C. Gerota, Scarlat Preajbă, Cridim, prof. Alex. Bărcăcilă, în scopul arătat mai sus. Afară de aceasta, mai publică versuri d-nii: Leonte Iliescu, G. Georgescu-Theologu; proză d-nii Vasile Harea, dr. Florin Codrescu, A Vanghele, Gabriel Donna, I. Muche, Alecu Vanci și Lucia Sergiu. Revista „Răsăritul", organul autorizat al Caselor Naționale, merită să fie încurajată și citită, fiind o publicațiune serioasă. Administrația, redacția și secretariatul: Calea Victoriei, 52, (etaj), București. Se știe că profesorul ION PETROVICI a fost omagiat de intelectualii țării printr'o manifestare publică; iar câteva revista i-au consacrat pagini întregi. Iată că și revista *Răsăritul* (veche de 24 ani) i-a închinat un număr omagial. Citâm articolele scrise dinadins pentru sărbătorit: *Intâlnire și destin,* de general Ion Manolescu, în care arată cum acesta l-a cunoscut, pe profesorul Petrovici, cu prilejul readucerii capului lui Mihai-Viteazul dela Iași la Târgoviște — Mânăstirea Dealului; *Pe drumul unei amintiri,* de Șt. Șoimescu, evoacă o scurtă colaborare într'o anchetă făcută la artiștii teatrului național din Iași; *Personalitatea lui I. Petrovici,* de Ion Zamfirescu, în care se arată

calităţile în toate manifestările ca filosof, ca profesor, scriitor, orator şi om; *Umorul d-lui Ion Petrovici,* de C. Gerota, în care sunt semnalate realizările în acest sens; *Calitatea scrisului în opera d-lui Ion Petrovici,* de Scarlat Preajbă; *Ion Petrovici student,* sunt amintiri de Cridim.

● Suntem datori să reamintim apariţia, nu de mulţi ani, a excelentului volum de versuri al d-lui comandor *Nicolae T. Cristescu,* intitulat CÂNTEC DIN MARE, editat de Liga Navală Română. Vechii cititori ai revistei noastre au gustat, cu plăcere, poemele d-lui comandor Cristescu, care au fost publicate, în ani dearândul, în aceste pagini. Strângerea, într'un volum, a tuturor poeziilor înmănunchiate sub titulatura *Cântec din Mare,* a fost o frumoasă datorie din partea Ligii, care înţelege să încurajeze şi să înlesnească tipărirea operelor de valoare ale scriitorilor marinari — bine înţeles în limita mijloacelor modeste ce are. Recitirea versurilor poetului Nicolae T. Cristescu, în acest moment, e un prilej nemerit, tocmai acum când privirile tuturor sunt îndreptate spre bravii noştri marinari. Avântul marinarilor noştri poartă caracterul poeziei. Aspectele valurilor Mării dau fiorii sacrificiilor. Priveliştele năvilor îndeamnă la luptă. Muzica wagneriană a apelor învolburate cere fapte noui de vitejie. Acestea sunt elementele din care poetul marinar Cristescu îşi culege motive şi subiecte de inspiraţie pentru admirabilele-i poeme marinăreşti. Recitind volumul *Cântec din Mare* e o satisfacţie sufletească de înalt ordin spiritual. Semnatarul acestor rânduri a făcut-o. Vă îndemn să faceţi acelaş lucru şi D-voastră. N'o să vă pară rău.

● CURS DE NAVIGAŢIE COSTIERĂ, ESTIMATĂ ŞI ASTRONOMICĂ, de căpitan *Ioan Stoian,* profesor de navigaţie la şcoala navală N. M. S. „Mircea" (Constanţa, tip, marinei Regale, 1942). Acest curs, apărut în ediţia II, care a fost revăzut şi completat după lucrarea d-lui C. Prossinagg, este binevenit pentru marinari, în conducerea vapoarelor, de care s'a simţit atâta nevoe până acum. Atâta vreme s'a simţit nevoia unui atare curs-călăuzitor, de oarece se apela la lucrări străine. Deci. d. căpitan I. Stoian completează un gol resimţit până la lucrarea D-sale. Lucrarea d-lui căpitan Stoian are, în frunte, un *cuvânt înainte* scris de d. căp. comandor Popescu-Deveselu, care spune: „Nimeni altul dintre profesorii şcolii navale N. M. S. „Mircea" nu a înţeles atât de bine ca profesorul căpitan Stoian, câtă valoare reprezintă un curs tipărit şi deci la îndemâna celor care vor din tot sufletul şi pun toată mintea să înveţe ceva din vastitatea ştiinţei". D. căpitan Stoian e un studios în bibliotecă, în ceasuri şi zile dearândul, şi i-a trebuit mult timp să cerceteze întreaga bibliografie ca să alcătuiască această importantă scriere. Fostul director de studii al autorului, prefaţarul scrierii, o atestă şi o întăreşte. Acest curs, pe lângă atâtea calităţi, cuprinse între cele peste 500 pagini, are încă un merit că a fost profesat la atâtea promoţii de elevi, iar acum ni se înfăţişează după asemenea experienţă şi cercetări bibliografice. Bine-înţeles experienţele înaintaşilor, în această materie, i-au folosit autorului, şi ca atare a turnat, aci, din această binecuvântată experienţă a marinarilor încercaţi. In urmă cartea se deschide cu o *introducere* a autorului, în care îşi expune punctul său de vedere, împărţirea materiei şi inovaţiunile sale. In text găsim o serie întreagă de scheme şi tabele trebuitoare pentru înţelegerea şi aplicarea acestui curs. Cartea are 6 părţi şi anexe — apendice; aceste părţi au capitolele desvoltate într'un mod judicios, care sunt metodic desvoltate. Cartea d-lui căpitan Ion Stoian merită o atenţiune aparte şi marinarii au datoria să i-o acorde cu deplină conştiinţă.

● RADIO-GONIOMETRUL IN PRACTICA NAVIGAŢIEI, de Căpitan *Gheorghe Costea.* Este un excelent îndrumător al navigaţiei moderne, când radio-fermecătorul pune la dispoziţie undele nevăzute pentru asigurarea poziţiei vasului pe vreme de ceaţă. Asupra lucrării de faţă d. Contr'amiral Schmidt s'a pronunţat astfel:

„Cunoaşterea problemelor de radiogoniometrie este de un deosebit interes şi folos tuturor ofiţerilor de marină, punând la îndemână atât militarilor cât şi navigatorilor, mijloacele technice indispensabile meseriei. Până în prezent, în literatura noastră nu a apărut un volum ca acel de faţă care să trateze probleme de radiogoniometrie specifice marinei, într'un mod astfel încât să poată fi înţeles şi de cei cari n'au o pregătire specială în radio.

Este un merit al cpt. Costea Gh. de a fi putut realiza o asemene lucrare.

Pentru importanţa ce prezintă, o recomand cititorilor cu mult îndemn".

Din parte-ne, de altă recomandare nu mai este nevoie.

● D. Pan M. Vizirescu şi-a luat asupră-şi să dea la iveală anumite publicaţiuni care să documenteze operaţiile şi mersul războiului actual, prinse în liniamente generale. Şi-a apropiat, în acest scop, reporterii de război. Astfel colecţiunea ce apare sub directa-i grije, capătă o importanţă deosebită. Avem, până acum, înfăţişate cele două lucrări: TRECEA PRUTULUI şi TRECEREA NISTRULUI, cu text şi ilustraţiuni, care vor rămâne în arhiva războiului 1941—42—43 pentru folosinţa viitorilor istoriografi români şi străini. Sunt, pe lângă reportagii informative, desprinse dela faţa locului, şi acte oficioase, care fac parte din publicaţiile d-lui Vizirescu citate mai sus, care merită atenţiune.

● O carte de povestiri, traduse după diverşi autori străini, care va apare, în curând, va purta titlul NUVELE MARINĂREŞTI.

● Deşi suntem într'o epocă istorică, destul de importantă, care cere concentrarea tuturor străduinţelor şi energiilor numai într'o singură direcţie: *a înfrângerii definitive a bolşevismului ce ne stă în coastă,* — totuş sunt probleme care planează, în mod permanent, deasupra conştiinţelor şi care ne impun studieri şi acţiuni imediate. Pentru litoralul maritim, ce ne este încredinţat de providenţă şi de destinul istoric, se cere adoptarea unor anumite arme de apărare care să fie într'o strânsă colaborare cu armele de uscat şi aeriene care să garanteze neatingerea ţărmului Mării Negre şi a porturilor maritime. Pentru ţara noastră, această problemă ne-a fost pusă la punct, de curând, de d. c. amiral *Const. Negru* într'o broşură cu titlul AVION ŞI SUBMARIN, SAU VAS DE SUPRAFAŢĂ? Cu argumente puternic susţinute, autorul reuşeşte să ne convingă că e de adoptat *submarinul,* cu tonaj mic, şi *avionul,* — fiind armele propice de luptă împotriva atacatorilor ţărmului românesc. Se înţelege studiul teoretic al autorului trebue pus în practică într'o cât mai largă măsură.

● REVISTA FUNDAŢIILOR REGALE (nr. 9), conţine un bogat material pentru documentarea, în viitor, a actualului război. Păcat că revista nu publică şi articole sau documente privitoare la operaţiunile marinei noastre pe Dunăre şi Marea Neagră, sau desbateri la problemele marinăreşti. Oare marina noastră nu merită această atenţiune? Credem că da. Şi numărul pe Octombrie c. (nr. 120), în REVISTA FUNDAŢIILOR REGALE nu întâlnim pomenită nicio faptă de arme a bravilor noştri marinari. Felicităm direcţiunea revistei că a rezervat multe pagini despre război, despre faptele aviatice şi ale luptătorilor dela uscat, sunt publicate versuri autentice inspirate dela faţa locului — citâm acele splendide *Note depe front* de d. căpitan Aurel Marin, — articole demne de urmărit, precum sunt *Noi, intelectualii şi războiul,* de C. Săndulescu, *Aportul ofiţerilor în literatura noastră,* de locotenent V. O. Spineni; dar nu întâlnim nimic din isprăvile vitejilor noştri marinari. Şi doar sunt o mulţime de reportagii, publicate în ziare, despre isprăvile marinăreşti, care ar putea să fie reproduse în această excelentă revistă. Nu este aci, o mustrare, ci o constatare pe care d. prof. Caracostea ar putea-o îndrepta. Revista noastră şi Liga Navală Română îi stau la dispoziţie, de asemenea şi ministerul — subsecretariatul de stat al marinei, — pentru procurarea de material.

● Revista GÂNDIREA (nr. 7) publică articole şi studii despre *credinţă şi eroism* de înaltă ţinută literară. In bogatul material, ce ni se înfăţişează, aflăm o prea puţină atenţiune despre marină şi marinari; e doar o recenzie despre cartea d-lor căp. c-dor Marius Verbiceanu şi Cristian Teodorescu: *Echipaj, la posturile de luptă* (recenzie scrisă de d. Pan M. Vizirescu) şi o alta despre *Odesa,* a d-lui Alexandru Constant, (scrisă de d. Petre P. Ionescu). In

schimb se dă o mai mare atenţiune cărţilor de război cu conţinut despre operaţiunile pe uscat şi în aer. Ne-ar face mare plăcere ca între paginile frumoase ale excelentei reviste *Gândirea* să citim şi din faptele vitejeşti ale micei dar bravei noastre marine.

● Vechiul cărturar dovedit, şi scriitor militar probat, d. general de divizie *Ion Anastasiu* a dat la lumină un nou studiu biografic intitulat POLCOVNICUL ION SOLOMON, care face parte din *galeria căpeteniilor militare ilustre din trecutul neamului românesc.* D. general Ion Anastasiu simte, de a sa datorie, să-şi arunce privirile înapoi, la înaintaşii celor de astăzi, şi să se ostenească să cerceteze hârtii vechi, uitate şi prăfuite, pe care apoi ştie să le rânduiască în tiparul de acum, spre a fi cunoscute de noi, cei de azi. E un serviciu real, adus în ştiinţa militară românească şi a scrisului, de care d. general Anastasiu e îndrăgostit, ca artistul de specialitatea lui. *Polcovnicul Ion Solomon* e o figură luminoasă a oştirii noastre trecute, pe care e nevoe a o cunoaşte. Viaţa şi cariera acestuia e plină de peripeţii şi de încercări, în lupte, pentru salvarea renumelui de român şi de oştire, ca să rămână neştirbite şi nepângărite de duşmanii seculari ai Ţărilor Româneşti. Sfătuim ca această biografie a polcovnicului Solomon (mică numai de 12 pagini) să fie citită.

● D. *comandor N. Ionescu-Johnson* se ocupă şi cu studiile istorice, în afara chestiunilor de ordin marinăresc. Astfel D-sa are o mare lucrare despre MOLDOVA, din care o primă introducere o şi publică sub-titlul CARA-BOGDANIA, după numele, dat de Turci, Moldovei de odinioară, Cara-Bugdaia, sau *Ţara grâului,* pe care vechii osmanlâi au exploatat-o secole dearândul. S'a spus, tot de Turci, şi *Cara-Valahia.* Autorul vine cu mai multe informaţiuni interesante, cu tălmăciri după cronicari români şi străini, cum şi analize filologice şi etimologice care ne îndreptăţesc a crede că d. comandor Ionescu-Johnson a adâncit bine studiul său istoric.

● Vechia *Gazeta Transilvaniei,* dela Braşov, publică, în fiecare număr, pe ultima pagină, *cronica războiului,* semnată de Mardare Mateescu, care se ocupă şi cu *operaţiunile navale,* care se desfăşură pe mări şi oceane, în actualul război. E o cronică bine şi exact scrisă, de orientare a cititorilor *Gazetei.* Il felicităm pe d. Mateescu pentru stăruinţa ce depune în scrisul său conştiincios, pe care îl rugăm a se ocupa şi de marina noastră, când prilejul îi se oferă. Iar material informativ găseşte în revista noastră.

● D-nii : colonel *Alexandru Petrescu* şi căpitan *Aurel Marin,* doi vrednici luptători-eroi, vor tipări o carte intitulată SEVASTOPOL 1942, jurnal de război, scris sub bubuiturile tunurilor şi bombardamentelor ; e adevărata istorie a sângelui vitejilor care au făptuit capitole de eroism legendar. Bravii vânători de munte s'au acoperit de glorie, oriunde ei au fost trimişi să lupte, sau oriunde situaţia frontului i-a chemat să înfrunte urgia sălbaticilor asiatici. Vitejia lor a trecut dincolo de graniţele românimei care aşteaptă rotunjirea pământului, pentru care ei luptă împreună, şi cu călăreţii, artileriştii, dorobanţii şi ceilalţi viteji români. Cartea d-lor colonel Al. Petrescu şi căpitan Aurel Marin este aşteptată să apară, fiind siguri că va fi adevărata carte a războiului trăit şi suferit pentru marea cauză a românismului şi a unei lumi călite în focul pentru Europa cea nouă.

● D. cpt. comandor *Marius Verbiceanu,* în afara serviciilor, ca propagandist, pentru marină, căreia aparţine prin carieră, mai mânueşte, cu uşurinţă vrednică de laudă, şi pana. Dela reportagiile din ziare, pe care le publică, având deosebit interes, se ocupă cu descripţii marinăreşti, cu lupte şi episoade din război, bine prezentate ; mai are şi darul compunerii versurilor, de natură naţional-patriotică, ce îndeamnă la elan şi avânt ; în toate aceste realizări, elementul marinăresc se găseşte pe prim plan ; iar descripţia călătoriilor, în lungul Oceanelor, câştigă pe cititor, cum e de pildă cartea JAPONIA, tot a d-lui cpt. comandor Verbiceanu, despre care ne-am mai ocupat aci, când am făcut cunoştinţă cu această ţară aliată. Dar d. cpt. comandor Verbiceanu nu rămâne aci ; de astădată, ne găsim în faţa unei noui publicaţiuni : o nouă şi foarte interesantă carte, numită *„Echipaj !... la posturile de luptă,* tipărită în colaborare cu tânărul Cristian Teodorescu. In această carte sunt reproduse acte oficiale şi episoade şi fapte de război, care instruesc şi interesează. In afara textului sunt şi ilustraţiuni felurite, care introduc pe cititor în secretele marinei, în cunoştinţele specialităţilor marinăreşti de adevărate taine, unde se cere suflet şi vocaţiune deosebite. Autorii, prin cartea lor, reuşesc să câştige pe cititor şi să-l iniţieze în ramurile marinăreşti, să-l înalţe moralmente ca român, ca om, şi ca marinar, că ţara noastră are o marină demnă de a fi înscrisă în rândul celorlalte marine, care, deşi mică, cu toate acestea a repurtat adevărate succese demne de toată lauda. De altfel, acest fapt corespunde realităţilor. Cartea d-lor Verbiceanu şi Teodorescu are un prim merit că este deschisă şi înfăţişată prin prefaţa d-lui ministru-amiral N. Păiş, care e cea mai bună recomandaţie pentru cititori. Din parte-ne, îndemnăm la această bună lectură.

● O excelentă revistă se chiamă FĂT-FRUMOS, care apare, la Cernăuţi, de 17 ani, fără întrerupere, chiar în timpul ocupaţiei bolşevicilor a continuat să apară (mutându-şi sediul, cu directorul, în Capitală, iar acum reluându-l în Bucovina). D. prof. Leca Morariu .directorul, d-na Octavia Lupu-Morariu, secretară redacţională, şi statornicii colaboratori, între care prenumărăm pe d-nii Liviu Marian, G. T. Kirileanu, Leonida Bodnărescu, I. M. Dimitrescu, Gala Galaction, pe care îl regăsim şi în proaspătul număr ce ni se înfăţişează (nr. 4), caută să ne ofere un cât mai îngrijit şi documentat scris în chestiuni şi generale, dar şi ce stau nemijlocit în legătură cu fapte bucovinene. Ne bucură să aflăm cât mai multe lucruri de *acolo,* care sunt de nevoe să le cunoaştem, precum ni se vorbeşte despre pictorul bisericesc Gh. Berlinschi (trăitor în anii 1855—1929), de d. Simion Reli ; ni se reproduce textul unui manuscript bucovinean din 8 Septembrie 1792, dat la iveală de d. G. T. Kirileanu ; suntem puşi la curent că, în Cernăuţi, fiinţează societatea „Meseriaşul Român" de peste 35 ani ; ni se reaminteşte că poetul german, din Silezia, Martin Opitz a adus foarte multe servicii cauzei româneşti, în Ardeal, cu ocaziunea numirii şi funcţionării poetului ca profesor la gimnaziul din Alba-Iulia (în 1622), când a cunoscut, de aproape, pe români şi i-a cântat în poezie, informaţiune interesantă redată de d. Leonida Bodnărescu ; e reprodusă amintirea, de acum 40 de ani, a scriitorului Gala Galaction, sub titlul „Ce am învăţat la Cernăuţi", de unde s'a înapoiat cu diploma de doctor în teologie. Revista se încheie, întotdeauna, cu o cronică vioaie, variată şi polemistică.

● Un simptom caracteristic, în actualul război, e poezia şi proza literară de război, inspirate depe câmpurile de luptă. S'au ivit, sau au fost semnalaţi, în acest timp, câţiva scriitori, cu talente literare, dintre luptătorii din linia I. Au fost tipărite câteva cărţi de valoare artistică — în proză şi versuri — care, probabil, vor rămâne şi după cataclism. Unul din luptătorii de cariera militară, ofiţer activ, care poartă talentul poetic, este d. lt. colonel *Mircea Mărcoiu,* talent descoperit de scriitorul Mircea Ştefănescu, în coloanele revistei „Vremea". Semnalându-i-se câteva poezii de război, le-a şi publicat în acea revistă. Am subliniat acest fapt de mai multe ori. Ne-a bucurat faptul în sine. Acum aflăm că se găseşte sub tipar volumul intitulat *„Cu Ion, vânător de munte",* de lt. colonel Mircea Mărcoiu, editat de „Vremea". Intr'un număr al revistei „Vremea" (nr. 667, anul XIV) este reprodusă o poezie CĂTRE MARE, a d-lui Mărcoiu, care posedă toate elementele de valoare artistică şi ne îndeamnă să o semnalăm cititorilor noştri. In acest scop am reprodus, această poezie, în paginile revistei noastre, la alt loc. Această poezie are forma îngrijită, limba curată, muzicalitate la ritm, imagini alese şi sensibilitate artistică originală.

● D-l *Dimitrie Munteanu-Râmnic,* profesor, cărturar şi vechi publicist, îşi dă înteaga-i străduinţă şi capacitate prin a ne oferi buna revistă GAZETA CĂRŢILOR cu un material cât mai ales, riguros ştiinţificeşte controlat şi instructiv pentru oamenii de cultură, care doresc să fie la curent cu tot ce apare nou în câmpul publicisticei româneşti.

● BALCIC e titlul unui articol, de frunte, aşezat pe pagina I a ziarului MOLDOVA, iscălit de d-l D. I. Protopopescu, în care

autorul evocă imagini de eri şi descrie ce este astăzi, în acea parte a celei mai frumoase privelişti a Mării Negre. Această evocare are, drept moto, cuvintele: *„Eri ai mângâiat inimi şi ai desfătat ochi, care azi te plâng"*. Cine este omul care să te fi văzut, măcar odată, şi să nu fi rămas uimit de frumuseţile tale, Balcic?

● REVISTA JANDARMERIEI e o bună publicaţiune care iniţiază pe cititori în diferite probleme de specialitate, fiind o lectură care poate fi cercetată de fiecine. După câteva articole, din aceste domenii şi multe altele, care intră în cadrul programului, ce şi-a propus să desvolte această bună revistă, se mai publică şi felurite informaţiuni şi recenzii asupra cărţilor apărute.

● O bună revistă intitulată CATEDRA, care apare la Galaţi, publică, în serie, colecţiuni de poezii, povestiri, piese de teatru, muzică, etc., director fiind d. Faur, care se ocupă, cât mai bine, să procure material educativ pentru şcolărime, premilitari, tineri şi soldaţi. Noi, din parte-ne, am semnalat, deseori, apariţia acestei bune reviste şi serviciile pe care directorul ei le aduce culturii şi educaţiei noastre naţionale.

● Publicaţiuni primite la redacţia revistei noastre: *Buletinul meteorologic lunar* (dela institutul meteorologic central al României); *Ortodoxia*, revistă săptămânală, director preot Toma Chiricuţă (str. colonel Poenaru-Bordea, 6, Bucureşti); *Buletin informativ bilunar*, anul III (dela consiliul superior al transporturilor şi tarifelor, oficiul de studii); *Gazeta Transilvaniei*, Braşov (bulev. Regele Ferdinand, 12); *Tribuna*, dela Braşov; *România aeriană*, anul XVI; *Convorbiri literare; Revista jandarmeriei; Europa nouă; Tribuna avântenilor; Furnica* (e organ de propagandă cooperativă); *Südost-Echo* (Wiena); *Vremea; Cronica Romanului* (revista clerului eparhial dela Roman); *Buletinul direcţiunii speciale autonome a Dunării maritime* (anul IV);; *Tinerimea română* (anul LX); *Revista aeronauticei* (anul XVI); organul subsecretariatului de Stat al aerului; *Buletinul bursei Bucureşti* (anul XIV); *Buletinul de informaţii al institutului de cercetări piscicole al României* (anul I); *Natura* (anul XXXI); *Gazeta militară* (anul IV); *Buletinul Antigaz* (anul XVI); *Lumea militară ilustrată* (anul VIII); *Buletinul pisciculturii româneşti* (nr. 5/1942); *Avaria comună în daunele de transport matirim şi regulele York-Anvers. 1924*, traduse şi comentate de C. Căpitănescu; *Transilvania* (anul X, Bucureşti); *România eroică* (anul VI, Bucureşti); *Economia română* (anul XXIV); *Freude und Arbeit - Joie et Travail; România viitoare; Progresul literar, cultural, artistic; La Roumanie nouvelle* (anul 19); *Şcoala şi viaţa* (anul XII); *Correspondance economique roumaine — Rumänische Wirtschafts-Korrespondenz* (anul XXIV); *Focşani; Muncitorul român; Revista de igienă socială; C. A. M.* (revistă lunară); *Viaţa Basarabiei; Condeiul* (anul II, Craiova).

● ILIE ANESIA: *Zmeul de Mare*. O nouc şi elegantă bbliotecă: LICURICI, — format mic de buzunar şi costă numai 10 lei, deşi conţinutul miezos e însufleţit cu numeroase ilustraţiuni. Primul volum cu numele de mai sus, e închinat marinarilor. E vorba de un orfan al cărui vis de a deveni marinar se împlineşte cu toate că a fost silit mai înainte să facă stagiul de porcar, e demn de reţinut, mai ales prin sfaturile ce le dă micului Horia Talaz:

— „Află că pentru a deveni bun marinar, nu trebue să te laşi stăpânit de nimeni şi de nimic. Marea te cere numai pentru ea. Dacă nu înveţi să înfrunţi plăcerile, cu atât mai puţin vei înfrunta primejdiile şi furtunile.

In turma de porci a lui moş Găman, râtoasele animale aveau nume marinăreşti::

— „Fuga după *Africa*, întoarce-o pe *Marsilia*, dă-i în cap *Tamisei*, atinge-l pe *Nelson!* Iute mânzule, *Hamburg* a intrat în păpuşoi, miruieşte-l pe *Amsterdam* în babord. Nu vezi, *Africa* şi *India* cu *Filipinele* au rupt-o *de fugă*. Uite-o şi pe *Odesa...*".

Criteriul? Porcii dela un an jumătate în sus sunt oceanele, cei de un an sunt porturile, scroafele sunt mările, godăceii fluvii, iar purceii insule.

Un volumaş delicios şi folositor pentru tineretul nostru.

Dr. Hans Pflug: „Donau und Donauraum", *(Dunărea şi spaţiul dunărean). Arfere vitale şi spaţii de energie în sud-estul Europei.* Editura Kurt Vowinkel. Heidelberg. Borş. RM. 1.

Dr. Hans Pflug atacă în acest caiet o problemă, care nu-i numai pentru noi, ci şi pentru viitoarea înfăţişarea a Europei de cea mai mare importanţă. Autorul porneşte în studiul său chiar dela originea fluviului, singurul care a definit spaţiul său. Isvorând din Germania, Dunărea, după ce intră în Slovacia, formează calea fluvială a Reichului, şi de legătură a popoarelor, influenţând destinul întregului balcan. După o bogată caracterizare a peisagiilor văzute în spaţiul dunârean, autorul coboară la istoria popoarelor vecine lui şi descrie în trăsături limpezi desvoltarea imperiilor şi statelor care s'au născut în aceste locuri. Cu această ocazie se ocupă şi cu problemele economice ale acestui spaţiu, întotdeauna important pentru Europa. Un rol reosebit de interesant joacă fluviul şi ca o cale de comunicaţie pentru vapoare. Lucrarea se încheie cu un capitol în care se arată tot ce a făcut Germania în ţările din spaţiul dunărean şi cu o descriere a problemelor ce se vor pune după războiu, sub raportul realizărilor, în lumina nouei structuri a Europei.

Traducător = Trădător

Nu odată am remarcat că mulţi dintre traducătorii noştri lucrând cu dicţionarul şi necunoscători ai limbajului marinăresc, redau în româneşte adevărate orori. „Căpitan de vas" în loc de comandor; **„Locotenent de vas" în loc de** căpitan; **„Păziţi-vă de vopsea", — „Attention au couleurs" în loc de** „Atenţiune la pavilion", — etc., etc.

Nu am protestat, fiindcă vina nu e atât a autorilor, cât a noastră, că nu am pus încă la îndemâna traducătorilor putinţa unei traduceri corecte. Un dicţionar de termeni marinăreşti nu există, doar un vocabular în cinci limbi editat de Ligă şi un altul publicat în revista „Marea Noastră pentru Tineret", — care va apare şi în volum.

Până atunci însă Liga Navală s'a pus la dispoziţia traducătorilor, făcând cunoscut aceasta şi Societăţii Scriitorilor Români. Au făcut apel la serviciile Ligii d. Victor Ion Popa, D-na Isabela Sadoveanu şi acum în urmă D-na Wally Alexandrescu. In traducerile făcute, — „Căpitanii curagioşi", „Comoara de pe insulă" şi „Moby Dick" nu se găsesc nici erori, nici orori. Chiar autori originali, ca d. Radu Tudoran, a ţinut să supue Ligii romanul său „Un port la Răsărit".

Spre surprinderea noastră însă, d. Tudoran ne semnalează masacrul uneia din operele lui Jack London, începând dela titlu „Lupul mărilor" în loc de „Lupul de mare", până la sfârşit. Două sunt tipice:

Careul **în care ofiţerii îmbrăcaţi iau masa a fost tradus „pătratul".**

Cartul, **serviciul de 4 ore la bord a fost tradus „sfertul".**

D. Tudoran încheie:

„Liga Navală Română' — ca să lăsăm Ministerului Marinei alte griji mai mari, — are datoria să intervină, să facă toate diligenţele, ca această catastrofală tălmăcire să dispară de pe piaţă. Ea are datoria asta faţă de marinari şi de viitorii noştri marinari — şi faţă de un autor care, deşi mort şi uitat de mult „în domeniul public" trebue apărat, fiindcă a iubit marea tot atât cât un marinar".

Liga Navală nu are această putere, dar reînoeşte apelul făcut, rugând pe toţi traducătorii a folosi serviciile sale benevole, care le-ar întârzia tipărirea cu cel mult două-trei zile. Va repeta de asemenea intervenţia către Societatea Scriitorilor, şi va face una tuturor editorilor, ca să nu mai primească traduceri fără viza Ligii.

Mai mult nu putem face.

INFORMAŢII — NOUTAŢI

DIN ŢARĂ

La felicitările L. N. R. adresate d-lui general Gh. Avramescu, preşedintele filialei noastre din Brăila, cu prilejul înaltelor distincţii primite pentru bravura pe front a trupelor ce comanda, d-sa a răspuns cu următoarea telegramă :

D-LUI CONTR'AMIRAL ADJUTANT N. PĂIŞ
Preşedintele Ligii Navale Române

Cele mai respectuoase mulţumiri pentru urările ce-mi faceţi şi urez la rândul meu izbândă.

Comandantul ŞOIMUL,
G-ral de C. A. GH. AVRAMESCU

Sfinţirea Mânăstirii dintr'un lemn, a marinarilor şi aviatorilor

In ziua de 1 Octombrie a. c., a avut loc sfinţirea, inaugurarea şi binecuvântarea spirituală a lucrărilor de reînoire şi înfrumuseţare a Mânăstirii Dintr'un Lemn din jud. Vâlcea.

Ctitorie Voevodală a lui Matei Basarab, mânăstirea a fost restaurată prin grija personală a d-lui General Paul Teodorescu, fost ministru al Aerului şi Marinei, cu fondurile alocate şi mâna de lucru acordată, de către acel minister.

Opera de restaurare a fost continuată şi dusă la sfârşit prin ajutorul şi spirijinul dat de actualul Subsecretariat de Stat al Marinei sub auspiciie personale ale d-lui C. Amiral Adj. N. Păiş, ministru subsecretar de Stat al Marinei, precum şi cu concursul d-lui General de escadră aviator Gh. Jienescu, ministru subsecretar de Stat al Aerului.

Actul sfinţirii a fost oficiat de Inalt Prea Sfinţia Sa Mitropolitul *Nifon* al Olteniei, împreună cu un sobor de preoţi.

Răspunsurile au fost date de către corul de maici al mânăstirii.

Au luat parte la acest act :

D. General *Paul Teodorescu,* ctitorul moral şi iniţiatorul acestei restaurări.

D. comandor ing. av. *N. Pop,* secretar general al S. S. Aerului.

Cpt. av. *Fr. Galeno* şi cpt. av. *Marinescu* ca reprezentanţi ai Subsecretariatului de Stat al Aerului.

D. Comandor *Paul Diaconescu* şi cpt. *Ioan Stoian,* ca reprezentanţi ai Subsecretariatului de Stat al Marinei.

După oficierea actului sfinţirii au vorbit :

Inalt Prea Sfinţia Sa Mitropolitul *Nifon,* d. General *Paul Teodorescu,* d. cdor av. *Pop* şi d. comandor *Paul Diaconescu,* scoţând în evidenţă rolul deosebit ce l-a avut Biserica în viaţa Neamului românesc, şi de însemnătatea credinţei în Dumnezeu de care este pătruns, precum şi rolul marinei şi al aviaţiei în înfăptuirea acestui Sfânt Locaş.

O coincidenţă a făcut ca Hramul Sfintei Mânăstiri a lui Matei Basarab să fie Fecioara Maria, Ocrotitoarea Marinarilor, a cărei icoană făcătoare de minuni, aşezată azi la loc de cinste în stânga porţii împărăteşti, a fost găsită în crăpătura unui bătrân stejar, ascunsă şi uitată acolo în vremuri de restriste ale neamului românesc.

Bisericuţa de lemn — în urma propunerii d-lui General Paul Teodorescu — va purta hramul Sfântului Ilie, ocrotitorul aviatorilor.

Prin această restaurare se strânge şi mai mult legătura între Biserică şi Armată, care este nu numai pavăza ţării, ci şi a Sfintei Biserici.

Mânăstirea Dintr'un Lemn va fi de acum înainte Locaşul Sfânt de rugă pentru Marina şi Aviaţia noastră şi de veşnică pomenire eroilor marinari şi aviatori.

Marii mutilaţi italieni la Constanţa

Cu prilejul vizitei pe care marii mutilaţi italieni au făcut-o la Constanţa, d. primar al municipului a întâmpinat pe oaspeţi cu următoarele cuvinte :

Iubiţi oaspeţi,

In numele cetăţenilor acestui municipiu, de la marginea ţării şi dela malul mării — salutăm în Dvs. pe cei mai iluştri oaspeţi, exponenţii gloriei şi exemplul sacrificiului, celor două popoare, cele mai eroice din lume.

Vă prezint omagiul a 80.000 cetăţeni, asigurându-vă de mândria şi de mulţumirea lor de a vă avea ca oaspeţi.

Vă găsiţi în oraşul în care Roma latină, — mai înainte chiar ca legionarul lui Traian şi înainte chiar ca veteranii romani să fi răspândit limba şi obiceiurile romane, — a trimis, acum 2.000 ani pe Ovidiu, cel mai ilustru poet al lor, pentru a-şi sfârşi viaţa în acesată regiune. El a fost un sol al latinităţii, pe ea s'a aşezat prima piatră fundamentală a fraternităţii noastre cu Roma.

Vă găsiţi într'un oraş vechi, care a suferit urgia actualului război, şi care totuşi, în mod victorios, după ce şi-a însănătoşit rănile primite, este din nou vesel şi harnic, cu încredere în viitorul victoriei finale care va fi victoria noastră şi a aliaţilor noştri.

Fiţi bine veniţi.

Vom învinge.

D. comandor *Oliviera Diana,* a răspuns ca un adevărat marinar:

Domnule General, Domnule Primar,

Ocaziunea care mi se prezintă astăzi, în lipsa colonelului şef al misiunei, — de a vă exprima sentimentele inimii noastre recunoscătoare, pentru călduroasa şi frăţeasca primire ; atenţiunile delicate, cari au culminat din nobleţa inimii voastre latine, mă mişcă în mod profund.

Eu, în special, sunt recunoscător ocaziunei acestea, pentrucă, în acest istoric oraş marinăresc, Domnul Primar, prin cuvinte aşa de înalte şi mişcătoare, ne-a evocat nobila origine romană. Eu pot să aduc salutul de admiraţie şi de credinţă valoroasei şi mândrei marine române.

In prezenţa acestei mări, care a cunoscut nu numai luminoasele legi ale Romei, ci, într'un trecut mult mai recent, a cunoscut fecunda stăpânire marinărească a republicilor noastre maritime, eu fac profeţia că, pe ea, tânăra şi puternica marină românească va reînoi latinele fasturi din trecut, şi că pe malurile acestei mări Tomis va străluci stăpânirea dreptăţii şi a păcii acestui popor, frate cu noi.

Reînoind mulţumirile noastre din inimă, ridic paharul în sănătatea M. S. Regelui Mihai, pentru gloria Mareşalului Antonescu şi pentru prosperitatea poporului românesc.

Generalul C. Găvănescul

General C. Găvănescul, membru de onoare al L. N. R., a murit. El a fost, nu numai unul dintre ostaşii de elită ai armatei noastre, dar şi un scriitor şi un luptător însufleţit de cel mai adânc patriotism şi călăuzit de idei, principii şi sentimente generoase şi nobile.

In timpul războiului trecut, rugat fiind de Regina Maria să colaboreze la „Calendarul ostaşilor", generalul C. Găvănescul a scris un articol întitulat „Războiul nostru pentru întregirea nealui", pe care apoi l-a modificat, dezvoltat şi publicat sub acelaş titlu într'un volum apărut la Iaşi, în 1918. In ultimul capitol al acelei lucrări, el a întrevăzut luptele şi sacrificiile ce trebue să le facă neamul românesc pentru îndeplinirea idealului său naţional şi a avut încredere că dreptatea se va introna pe pământul românesc.

„Vom merge spre ţinta noastră — a scris generalul C. Găvănescul — şi vom duce lupta aprigă pe viaţă şi pe moarte pentru îndeplinirea idealurilor noastre; vom lupta cu nădejdea în Dumnezeu şi vom învinge, căci dreptatea trebue să se întroneze pe pământ".

In aceeaş lucrare el a atras atenţia românilor asupra primejdiei dela răsărit sub forma bolşevismului distructiv şi cotropitor şi i-a îndemnat să fie pregătiţi ca să poată apăra întreg patrimoniul lor naţional.

C. Găvănescul s'a născut în anul 1871 din părinţi răzeşi stabiliţi pe plaiurile Slănicului din judeţul Buzău.

In 1891, s'a înscris printre elevii şcoalei de ofiţeri de infanterie şi a eşit sublocotenent în 1893. A fost profesor de istoria militară la şcoala superioară de război şi apoi avansat maior şi numit director de studii al acestei şcoale, în care calitate a dat armatei multe serii de ofiţeri de stat-major. Tot în gradul de maior, a fost primul comandant al „Corpului de aviaţie" pe care l-a organizat şi a înfiinţat „şcoala ofiţerilor observatori de stat major", obţinând primul brevet de observator aerian şi organizând primele raiduri aeriene la noi în ţară.

In 1915 a fost înaintat lt. col. în marele stat major; colonel în toamna anului 1916; şef de stat major al C. 3 A. şi după scurt timp ofiţer de stat major în statul major regal.

In Septembrie 1917 a fost înaintat general de brigadă şi în toamna anului 1918 i s'a încredinţat comanda corpului de voluntari ardeleni.

In 1920 a condus, din ordinul Regelui Ferdinand I, o misiune importantă în Extremul Orient, cu care ocazie a ţinut la Tokio, la marele stat major japonez, o conferinţă despre România. Inapoiat în ţară, a fost numit comandantul diviziei I-a infanterie din Banat şi în iarna anului 1925 a fost înaintat general de divizie în care calitate a comandat corpul vânătorilor de munte şi corpurile 7 şi 2 armată.

Ofiţer de elită şi de o cultură vastă, generalul Găvănescul lasă numeroase lucrări militare şi istorice: „Tactica regulamentară"; „Diviziile de rezervă, sporirea armatei, întărirea naţiunii"; „Indrumări nouă în organizarea armatei"; „Războiul nostru pentru întregirea neamului"; „Fapte mari în zile grele"; „Din geniile neamului (Mihai, Şaguna, Lazăr)" şi „Ocolul pământului în şapte luni şi o zi" (cinci volume).

Generalul. Găvănescul s'a stins din viaţă la vârsta de 72 ani, după o lungă suferinţă.

Maestrul Alfonso Castaldi

Joi 13 August s'a stins din viaţă profesorul de armonie Alfonso Castaldi, — contopindu-se în divina armonie universală din care sufletul lui se rupsese în vremelnica trecere pe sbuciumatul nostru pământ.

Dacă-l pomenim în coloanele noastre este pentru că, venit din patria lui de obârşie pentru a deveni un bun fiu al patriei adoptive, a poposit câtăva vreme la Galaţi şi primii ani i-a petrecut printre marinari, cărora le da lecţii de mandolină. In tânărul dar excelentul profesor al nostru de atunci întrezăream talentul ce-l frământa, astfel că ascensiunea lui prodigioasă a bucurat pe toţi foştii lui elevi. Ca o mulţumire pentru dragostea cu care l-am îmbrăţişat, a compus „MARŞUL MARINEI", vibrant ca tot ce a dat mai târziu.

Ziarele au publicat articole elogioase, uitând amănuntul de mai sus. Reamintim numai că născut la 1876, lângă Neapole, după serioase studii muzicale în ţara cântecului, un vânt bun l-a adus în ţară, unde a ajuns profesor de armonie, contra punct şi orchestraţie la conservatorul din Bucureşti.

Identificat cu aspiraţiile neamului, el a compus zguduitorul imn „LA ARME" şi înălţătorul imn „SE'NTORC VITEJII" printre alte opere cu caracter clasic, dovedind „înrudirea sufletească şi spirituală a fiilor Daciei Felix cu Roma latină", cum scrie d. Leontin Iliescu în „Universul".

D. Ion Vinea în „Curentul" spune:

Pentru noi, Alfonso Castaldi a fost un dar al latinităţii şi al Italiei, al acelei Italii naţionale, răsboinice şi artiste care s'a identificat întotdeauna şi pretutindeni cu aspiraţiunile şi cu revendicările popoarelor latine. Nu e o simplă întâmplare că acest străin sosit târziu printre noi, a găsit în arta sa, vibrantele accente cari ne-au cutremurat sufletele. Nu e o întâmplare că oştile noastre au pornit la război şi la victorie şi s'au întors cu trofee la vatră, cântând marşurile acestui mare şi modest italian. Inima lui, înţelegerea lui a simţit şi a cuprins, alături de noi, cauza sfântă care ne smulgea din repaos şi solidaritatea profundă care leagă între ele naţiunile de aceiaşi origină. Nu i-a fost greu unui compozitor italian să găsească melodia sufletului românesc, când melodia cuvintelor lui se aseamănă atât de mult. Natura însăşi, necontrazisă şi de necontrazis, comanda în mod imperios, irezistibil această identificare. I-a fost deajuns lui Alfonso Costaldi să asculte în sine, svonurile armonioase, suind poruncitor din adâncuri...

Ca pe un nou Ovidiu destinul l-a smuls depe malurile Tibrului şi l-a purtat dealungul Dâmboviţei unde lira lui a răsunat inspirată şi pură, dar fără ecou. A scris Marsyas, poemul răsvrătirii romantice împotriva geometriilor stabilite şi pe aceiaşi linie: Thalassa, răsunetul muzical al mâniilor fără de margini şi al visărilor line ale mării.

Iar d. D. Cuclin, în acelaş ziar:

Dacă s'ar vrea să i se atribue o slăbiciune, ea ar fi caracterizată prin faptul că chiar **Simfonia** sa poată un titlu: „Eroe senza gloria". Sensul acestui fapt este uşor de desprins: la 'Castaldi, promotor este **literarul,** căruia muzicalul i se subordonează, niciodată însă cu sacrificarea strictelor legi ale Armoniei. Acest concurs artistic, căruia geniul lui Vincent d'Indy avea să-i descopere sinteza, se datoreşte, la Castaldi, profundei lui iniţieri în genurile literare şi artele plastice. De unde s'ar putea deduce că dânsul s'ar fi găsit poate mai la largul lui în „Meşterul Manole", operă despre care de foarte multă vreme nu s'a mai aflat nimic.

Ce mai putem adăoga, de cât că numele lui va rămâne legat şi de marină.

Decoraţi cu „Virtutea Maritimă"

Prin Decret Regal Nr. 2430 din 19 August s'a conferit medalia „Virtutea Militară" cu ocazia zilei de 15 August persoanelor civile şi militare pentru a răsplăti actele de serviciu săvârşite în activitatea marinărească în categoriile şi clasele după cum urmează:

Clasa I-a Navigant

Contr'Amiralul Koslinski E. Gheorghe, contr'amiralul de rezervă Fundăţeanu Preda, comandorului de rezervă Constantinescu D. Gheorghe, comandorului Roman G. T. August, comandorului de rezervă Negulescu Aurel.

Clasa I-a Nenavigant

Căpitanului comandor de rezervă Popescu I. Virgil.

Clasa II-a Navigant

Vice amiralului în retragere Niculescu R. Constantin, vice amiralului în retragere Gavrilescu A. Mihail, contr'amiralului Georgescu E. Ioan, contr'amiralului de rezervă Constantinescu I. Alexandru, comandorului în retragere Ionescu Nicolae, comandorului Zlatian P. Paul, comandorului Bardescu A. Alexandru, comandorului Panteli G. Gheorghe, comandorului Drăghicescu A. Ferdinand, comandorului Iacomi C. Dorin, comandorului Vlădescu C. Constantin, comandorului Stoianovici St. Alexandru, comandorului Macellariu Horia, comandorului Bardescu Niculae, comandorului Isvoranu Teodor, comandorului Diaconescu Paul, comandorului de rezervă Popovici N. Grigore, comandorului de rezervă Dragalina I. Virgil, comandorului de rezervă Steriopol A. Nicolae, căpitanului comandor Antonescu Nicolae, locotenentului comandor de rezervă Onceanu de Remus, locotenentului comandor de rezervă Niculescu D. Dumitru, căpitanului principal maritim Mihu Victor.

Clasa II-a Nenavigant

Generalului medic de rezervă Panaitescu Vasile, generalului inginer de rezervă Lupu Alexandru, generalului inginer Năsturaş Vasile, profesorului universitar Daşcovici Nicolae, locotenentului comandor de rezervă inginer Teodoru Aurel, locotenentului comandor de rezervă Ioaniţiu Cezar.

*

Vice Amiralului Fleischer Friederich, contr'amiralului Wurmbach Heinrich Hans, comandorului Von Arnswald Wolff, contr'amiralului de rezervă Negru Constantin, comandorului Ioan S. Tănase, comandorului Cosăceanu Ştefan, căpitanului comandor Petrovici C. Mişu, locotenentului comandor Martac I. Alexandru, locotenentului comandor Popescu N. Florian, locotenentului comandor Samson V. Titus, locotenentului comandor Petrulian N. Mihail, locotenentului comandor Gealep N. Virgil, locotenentului comandor de rezervă Dahinten E. Eduard, căpitanului Popovici I. Horia, căpitanului Stanciu N. Dumitru, căpitanului Popescu Tudor, căpitanului Petrescu Tocineanu D. Ion, căpitanului Popovici D. Enea, căpitanului mecanic Pagone V. Gheorghe, căpitanului Limbidi S. Ovidiu, căpitanului Stănescu I. Gheorghe, căpitanului Văleanu C. Barbu, căpitanului Verdescu C. Aurel, căpitanului Stancu D. Ion, căpitanului Vasilescu Virgil, căpitanului Vasilache Adrian, căpitanului Muşat Ion, căpitanului Rigani Nicolae, căpitanului Mihalcea Nicolae, căpitanului mecanic Constandache T. Ion, locotenentului de echipaje Mâşcă I. Ion, locotenentului de echipaje Ionescu I. Ştefan, maestrului militar principal Văleanu Gheorghe, maestrului militar principal Văgiuleanu Petre, maestrului militar principal Popa Iordan, maestrului militar principal Mazăre Teodor, maestrului militar cl. I Budulan Gheorghe, căpitanului de port Ionescu Vasile, comandantului Bontideanu Petre, comandantului Boiangiu Sotir, comandantului Negulescu Alexandru, ofiţerului principal maritim Filimon O. Aurel, ofiţerului principal maritim Zervo N. Vintilă, mecanicului principal maritim Kunker Frantz, mecanicului Malide Panait, mecanicului Coadă Nicolae, mecanicului Vasilescu Constantin, mecanicului Dinculescu Vasile, Pilotului Teodorovici Ion, pilotul fluvial Botoacă Dumitru, pilotului fluvial Vasiliu Panait, pilotului fluvial Sprinceană Gheorghe, pilotului fluvial Răduţ Ioan, cârmaciului Făinuş Dumitru, cârmaciului Tarachiu Ionaşcu, cârmaciului Mălăiuş Dumitru, cârmaciului Gheorghe Gheorghe, cârmaciului Mrejeru Constantin, cârmaciului Ivanciu Iani, cârmaciului Sotir Alexandru.

Clasa III-a Navigant

Contr'amiralului Klaussen Carl August, locotenentului comandor Andre Reichsritter von Wettstein, colonelului Lovinescu Ion, căpitanului comandor inginer de rezervă Enescu Emilian, locotenentului colonel Dumitrescu Alexandru, locotenentului colonel Bucurenciu Ştefan, colonelului Sâmboteanu Ulise, locotenentului colonel Ionescu Constantin, medicului locotenent colonel Stănescu Nicolae, locotenentului colonel Magistrat Caragea Cezar, intendantului locotenent colonel Rizescu Nicolae, Majorului Guard Geniu Pilarino D. Nicolae, medicului maior Dumitrescu Iulian, maiorului Bârsănescu Mircea, intendantului maior rezervă Panu Octavian, căpitanului inginer Constantinescu Constantin, căpitanului inginer Halus Grigore, căpitanului inginer Alexandrescu I. Mihail, administratorului maior Chiriacescu Eugen, locotenentului de rezervă Vârtosu Emil, d-lui inginer inspector general Mocanu Petre, d-lui inginer inspector general Vernescu Dumitru, d-lui Emanoil Bucuţa, d-lui Apostol D. Culea, d-lui Pamfil Seicaru, d-lui avocat Gheorghiu Octav, d-lui doctor Stănescu Vasile, d-lui doctor Stănescu Virginia, d-lui Ion Iovanache-Vinea, d-lui Constantin I. Constantin-Cristobald, maestrului militar principal Nicolae R. Nicolae, maestrului militar principal Negulescu Marin, maestrului militar principal Crăciun Gavrilă, maestrului militar principal Isanos Panait, maestrului militar principal Zaharia Ştefan, maestrului militar cl. I. Virgil Ariton, maestrului militar cl. I. Păun Nicolae, maestrului militar cl. II. Ciobanu Constantin, maestrului militar cl. II. Bucur Constantin, căpitanului de port Crittia Nicolae, căpitanului de port Bordenache Ovidiu, ofiţerului de port Badiu Costache, ofiţerului de port principal Octavian Constantin, ofiţerului de port Şerban Gheorghe, plotonierului adjutant Josceanu Marin, pilotului şef Pena Ion, Şefului de serviciu Teodor Florea, şefului de secţie Panaitescu Dobre, consilierului economic Ştefănescu Gheorghe, subşefului de birou Burchi Gheorghe, şefului de birou Mantz Gheorge, armatorului Ghenciu B. Gheorghe, armatorului Petrovici Mihalache, directorului Christescu Eugen.

Noui brevetaţi

Ofiţerii din Marina Comercială ce au obţinut diferite brevete la examenul ce s'a ţinut la Constanţa în ziua de 24 August 1942.

Comandant de Lungă Cursă

1) Nicolaescu Petre.
2) Ştefănescu E. Miron.
3) Angelescu I. Ioan.
4) Teodorescu Alfred.
5) Popescu Ghe. Gheorghe.
6) Repezeanu V. Niculae.
7) Mitrofan I. Niculae.

Of. Maritim Cl. I-a

1) Negoescu Constantin.
2) Snaidero A. Giovani.
3) Nichifor M. Jean.
4) Titorian I. Ovidiu.
5) Nicolae N. Mircea.
6) Pangrate Vasile.

Of. Maritim Cl. II-a

1) Tepeneanu Gh. Teodor.
2) Burlescu I. Virgil.
3) Stica N. Dumitru.
4) Niculescu Gh. Marin.

Of. Provizoriu.

1) Teodoriu I. Constantin.
2) Serafim D. Marcel.
3) Bădărău M. Petre.
4) Radian B. Barbu.
5) Pană Gh. Petre.
6) Georgescu Gh. Traian.
7) Panait I. Pompiliu.
8) Gavrilescu C. Dan.
9) Borşean V. Gheorghe.

Radio T. F. F. Cl. I-a

1) Pănescu Pompiliu.
2) Codreanu Gheorghe.
3) Brătianu Alex.
4) Florea Gheorghe.
5) Rotundu Gheorghe.

Radio T. F. F. Cl. II-a

1) Butoi I. Pavel.
2) Geanoglu Mircea.
3) Doşcaş Ioan.
4) Gologan Victor.
5) Vancu I. Petre.
6) Barbos R. Milutin.
7) Babin Victor.
8) Chiriac Aurel.
9) Oprică Ioan.
10) Ciomofoiu Alex.

Mecanic Pricipal.

1) Dumitrescu Niculae.
2) Zamfirescu Ioan.
3) Constandache Niculae.
4) Gârbă N. Anghel.
5) Măciceanu Anrel.

Mecanic Auxiliar.

1) Dobre V. Stănică.
2) Stasuc C. Gheorghe.
3) Ursache C. Gheorghe.
4) Damian I. Constantin.
5) Dulepa Gh. Victor.
6) Bârlea Victor.
7) Boiacenco I. Vasile.
8) Bonţ Valeriu.
9) Sandu Gh. Anastase
10) Filimon N. Ioan.

Submecanic.

1) Trifu Petre (Electrician).
2) Pop Mihai Mircea.
3) Spighel Anghel.
4) Popescu Constantin.
5) Gheorghiu O. Jean.
6) Morcianu I. Gheorghe.
7) Bordea I. Vasile.
8) Iancu Dumitru.
9) Tarălungă I. Gheorghe.
10) Pop I. Isidor.
11) Voinea Tomaide.
12) Belea V. Gheorghe.
13) Gorcea D. Lazăr.
14) Miclea A. Florea.
15) Bosinceanu D. Ştefan.
16) Iordache P. Iani.
17) Patrubani Vasile.

Pilot Maritim.

1) Savin T. Antohi.
2) Ştefan M. Ioan.
3) Boancă Constantin.
4) Ghiorghiu Constantin.
5) Toma T. Nistor.
6) Iordănescu A. Mihai.

Pilot de Port de Mare.

1) Stancu I. Ioan.
2) Ghergheşteanu Pavel.
3) Gardei P. Filip.

COMITETUL DE DIRECŢIE

(Şedinţa dela 4 Septembrie)

Membrii prezenţi au fost domnii: inginer N. Iliescu-Brânceni, comandor A. Negulescu, general N. Negreanu, colonel Ulise Sâmboteanu, Apostol Culea, avocat C. Asvadurov, lt.-comandor Verbiceanu.

A prezidat d. Ing. Iliescu-Brânceni.

I. COMUNICĂRI:

a) D. comandor Negulescu citeşte diferite aprecieri publicate în ziare despre activitatea Ligei Navale.

b) Acelaş citeşte telegramele expediate şi răspunsurile primite de ZIUA MARINEI dela M. S. Regele Mihai I, d. mareşal Ion Antonescu, Conducătorul Statului, Prof. Mihail Antonescu, vicepreşedintele consiliului de miniştrii, şi d. c'amiral I. Georgescu, comandantul marinei Regale.

c) D. prof. Mihail Antonescu fiind proclamat membru de onoare şi decorat cu „Virtutea Maritimă" cl. III, a primit în audienţă pe d. ministru, amiral Păiş şi comandor Negulescu, spre a-i înmâna decoraţia şi adresa omagială, în ziua de 1 Sept. a. c. La proclamarea ca membru de onoare şi decorare d. vice-preşedinte al consiliului Mihai Antonescu a răspuns cu adresa nr. 1059/942.

d) D. comandor Oprişan Em., donând 10 cărţi bibliotecii Ligei, i s'au adus mulţumiri pentru această donaţie.

e) Se aduce la cunoştinţă textul în legătură cu activitatea Ligei, încredinţat d-lui general Dabija, spre a servi ca documentare la gruparea militară a secţiei culturale a asociaţiei germano-române

f) Se face cunoscut că s'a pus în lucru o mare lucrare *Rumänien 1942,* la care a fost invitată să colaboreze şi Liga Navală.

g) La manifestările sportive nautice, care au avut loc, centrala L. N. R. a încurajat pe concurenţii distinşi prin a fi acordat premii de încurajare şi cupa „Amiral I. Coandă".

h) Concursul, anual, scris şi desenuri, de *Ziua Marinei,* a avut un mare succes. S'au prezentat 192 tineri concurenţi, cărora li s'au acordat premii şi menţiuni, la cari Casa de Cecuri a donat 14 livrete cu câte 500 lei, ca depunere simbolică. Desemnurile au fost expuse la librăria „Cartea Românească" şi „Universul Copiilor", iar lucrările scrise vor fi publicate într'o broşură aparte.

i) La coloniile şcolare, ce au funcţionat în Bucureşti, Liga a organizat concursuri de desenuri cu premii.

j) Serbările de *Ziua Marinei,* din acest an, au avut loc în Capitală şi în diferite porturi şi localităţi din ţară, iar dările de seamă vor fi publicate în revista *Marea Noastră.* De semnalat în special la Timişoara s'a strâns suma de 150.000 lei, din care 50.000 lei vor fi donaţi consiliului de patronaj, prin d-na Maria Mareşal Antonescu, pentru operele sociale. Se enumără localităţile şi sumele de bani primite unde au fost serbările.

II. PROVINCIE

a) Se aprobă numirea membrilor corespondenţi la Ploeşti, d. Titu Moisescu, la Cahul d. Const. Macarie, iar la Orăştie să se intervină la d. prof. Bora.

b) Se aprobă comitetele de conducere la filialele Ismail, Chişinău, Timişoara şi Cetatea Albă.

c) Se aprobă bugetul filialei Piatra-Neamţ.

III. CALENDARE

Pentru 1943 se aprobă ca centrala L. N. R. să tipărească calendare de perete şi de birou. Cu cel de birou a fost însărcinat d. căpitan Mircescu.

IV. VOLUMUL PENTRU PROPAGANDĂ

D. comandor *Verbiceanu,* arată situaţia materialului primit pentru volum.

FILIALE REINFIINŢATE

Timişoara

In ziua de 2 August 1942, în sala festivă a Prefecturii Judeţului Timiş-Torontal a avut loc constituirea Comitetului local al Filialei Timişoara din Liga Navală Română, numeroşii membri răspunzând chemării Ligii Navale Române şi a Domnului Prefect, Inspector General Gheorghe Hodoroabă. S'a ales cu unanimitate următorul Comitet:

Preşedinte de onoare P. S. Vasile Lăzărescu, Episcopul ortodox român al Timişoarei şi D-l General Corneliu Dragalina.

Membrii Consiliului regional: Comandantul Corpului VI Teritorial, D-l General Potopianu; D-l General Ciurea; D-l Dr. Eugen Pop, primarul Municipiului Timişoara; Dr. Marcu Manasie, subprefectul judeţului; D-l Comandor Păsăraru; Colonel Radu Ionescu; Dr. Emil Ţăranu; Dr. Petre Warth; D-l Inginer Eugen Munteanu.

Preşedintele Comitetului local: d. Insp. G-ral *Gh. Hodoroabă,* prefectul Judeţului Timiş-Torontal; Vice-Preşedinte: *Colonel Madamcovici Nicolae.*

Membri: Comandor Verbiceanu, căpitanul portului Timişoara; căp. fluvial Şerban D.; d. av. Liuba Gh.; secretar Despot Eftimiu. Cenzori: ing. Şteflea Steblea, Blaj Traian, Tenovici Constantin. Cenzori supleanţi: Petru Teran, Nicolae Vasile, directorul liceului şi Missitis Nicolae.

Având în vedere situaţia geografică şi personalităţile din comitet, nu se îndoim că filiala va da roadele dorite pentru prosperarea marinei noastre.

Ismail

La 8 August s'a reînfiinţat filiala Ismail cu următorul comitet: d. col. *Sergiu Atanasiu,* prefectul judeţului preşedinte; d. av. *N. Petrescu-Nica,* primarul oraşului, vicepreşedinte; d. C. M. Toni, şeful serviciului hidraulic şi av. A. Anghelescu, decanul baroului, membri; d. Ion Mihăilescu, căpitanul portului, secretar; d. C. Manitescu, administratorul financiar şi Al. Ionescu, directorul B. N. R. cenzor; d. Sebastian Voicescu, directorul şcoalei de contabilitate şi M. Găcuilescu, dir. Of. P. T. T., cenzor supleant.

Chişinău

De curând s'a reînfiinţat filiala noastră din Chişinău. Ea are următoarea compunere:

Consiliul regional. Membrii de onoare, general Atanasiu, general Voiculescu, I. P. S. Efrem Tighineanu.

Membrii de drept, general Popescu Marin, col. prefect Georgescu, col. Fabini, Preoţescu, preşedintele Curţii de Apel, director Hotnog.

Membrii aleşi, general Curteanu, col. Dobjanski, profesor Ebervein, profesor Boga, avocat Marchetti.

Comitetul local, general Popescu M. C., col. Dobjanski, profesor Ebervein, profesor Obada, col. Ciolâc, primarul Municipiului Chişinău.

Şezătoarea echipajului distrugătorului „Regele Ferdinand"

In cadrul ciclului de şezători culturale marinăreşti organizat de Divizia de Mare a avut loc în hall-ul gării maritime o şezătoare organizată de echipajul Distrugătorului „Regele Ferdinand". Şezătoarea s'a desfăşurat în faţa unei numeroase asistenţe, formată din mai mulţi comandanţii de unităţi marinăreşti, ofiţeri, delegaţii misiunei germane, precum şi a delegaţiilor în frunte cu ofiţeri şi maeştri formate din marinarii tuturor unităţilor marinăreşti de uscat şi Mare.

Şezătoarea s'a desfăşurat după următorul program:

Partea I-a.

Trăiască Regele executat de corul Distrugătorului dirijat de Cpt. Comănescu D-tru.

Sub tricolor, poezie recitată de Serg. Bostan I.

Deşteaptă-te Române, marş executat de cor.

Balada marină, poezie recitată de Serg. Bostan I.

Tekirghiol te dau de gol, poezie recitată de Serg. Machedon M.

Şi-am zis verde rosmarin, cântec executat de cor.

Acolo, poezie recitată de Serg. Bostan I.

La paşa vine un oltean, poezie recitată de Serg. Constantinescu.

Doi hoinari, scenetă tragi-comică interpretată de Serg. Georgescu şi Căp. Cosgârcea I.

Fără, poezie recitată de Serg. Bostan I.

Partea II-a.

Raţe cu repetiţie, teatru într'un act.

Sunt emoţionat, poezie recitată de Serg. Bostan I.

Majorul şi furierul, scenetă comică.

Fabulă după tipic, poezie recitată de Serg. Bostan I.

Partea III-a.

Scenă la bord, scenetă executată de marinari.

Ţiganul la radio. dialog interpretat de Serg. Bostan I. şi Serg. Machedon M.

Zi-sa hâda dângă'noi, cântec popular executat de cor.

Nevasta lui, nevasta mea, poezie recitată de Serg. Bostan I.

Scrisoarea dintr'un spital, poezie recitată de Serg. Constantinescu.

Cucule pasăre grasă, cor de Sabin Drăgoi executat de cor.

Mimi şi Adrian, poezie recitată de Serg. Bostan I.

Ţiganul şi sfinţii, poezie recitată de Machedon M.

Pe-al nostru steag e scris unire, marş executat de cor.

După terminarea programului Domnul Comandor Zlăteanu, Comandantul Diviziei de Mare, a mulţumit echipajului Distrugătorului „Regele Ferdinand" pentru munca depusă spre reuşita acestei şezători.

Acest gest, a spus D-sa, este drept un exemplu pentru alţii, gest ce am speranţa că va fi urmat de şezătorile celorlalte unităţi ale marinei noastre de aici.

Marinarii germani au rămas plăcut impresionaţi de această manifestaţie culturală a camarazilor români, promiţând că şi în viitor vor lua parte cu plăcere la astfel de manifestaţii ale marinarilor noştrii prin această contribuindu-se atât de mult la accentuarea legăturilor sufleteşti a celor două marine.

Serg. *V. Oprovici*

Noui membri în comitetele de direcţie N. F. R. şi S. M. R.

Au fost numiţi pe timp de 4 ani în comitetele de direcţie ale „Navigaţiunii Fluviale Române" şi „Serviciului Maritim Român" d-nii: ing insp. g-ral Mihalopol C., prof. univ. Daşcovici N. şi general ing. rezervă Lupu Alexandru (la N. F. R.); C-dor r. Blebea Iulian, avocat Mircea Durma şi c'amiral în retragere Negru Constantin.

Comisiunea pentru construirea canalului Bucureşti-Dunăre

Comisiunea instituită şi chemată a stabili programul pentru construirea canalului Bucureşti-Dunăre, a fost complectată cu d. inginer inspector general I. Vardala, preşedintele Comitetului de direcţie P. C. A.

Traficul maritim şi fluvial

In primele cinci luni ale anului în curs, traficul maritim şi fluvial a totalizat — după arătările Direcţiunii marinei comerciale din Subsecretariatul de Stat al Marinei — 2.653.752 tone. Din această cifră, traficului fluvial îi revine numai 7080 tone, iar celui maritim restul de 2.246.672 tone.

Noua convenţie româno-bulgară privitoare la navigaţie

Dela 15 Septembrie a. c. a intrat în vigoare o nouă convenţie româno-bulgară, privitoare la navigaţie.

Până la această convenţie raporturile între cele două ţări vecine în acest domeniu erau reglementate în mod sumar de un articol înserat în convenţia comercială româno-bulgară din anul 1930.

Paralele cu tratativele economice ce s'au dus în Capitala Bulgariei, ministerul marinei român a însărcinat pe d. căpitan Gabriel Drinceanu să închee o convenţie, care să dea o soluţie potrivită tuturor chestiunilor privitoare la navigaţie.

Din partea Bulgariei, tratativele au fost duse de d. Gheorghieff, din direcţia comerţului extern, comandorul Obreşcov şi d. Gheorghe Enceff, directorul transporturilor, din oficiul comerţului exterior.

Convenţia s'a semnat la 2 Septembrie.

Printr'o convenţie specială s'a reglementat deopotrivă şi navigaţia micilor ambarcaţiuni pe porţiunea din Dunăre care formează frontiera comună între cele două ţări punându-se capăt deselor şi supărătoarelor incidente din trecut.

Poşta Redacţiei

Humoristul în vacanţă. După cum credem că aţi observat, revista noastră nu e contra humorului, — cu condiţia să aibă caracter marinăresc. Deseori publicăm caricaturi şi anecdote marinăreşti. Ca atare dacă materialul cel aveţi îndeplineşte condiţiile de mai jos, suntem în aşteptare.

D. **Al. Ispăşescu.** Desenurile simpatice le vom folosi. Abonamentul? Membrii ligii primesc gratis revista, în schimbul cotizaţiei de 60 lei juniorii, 120 şi 240 lei majorii. Juniorii doritori a primi ambele reviste, plătesc 120 lei anual.

D. **Manea D. Ioan.** Articolele ca să fie publicate trebuiesc scrise numai pe o faţă. Desenurile simpatice.

Cronica sportivă

DIN ŢARĂ

— In ţară au fost trimişi de F. R. S. N. instructori pentru predarea înnoturilor moderne.

— La Breaza au avut loc în cadrul unei manifestaţii sportive germano-română concursurile de înnot. A fost o ştafetă originală de 20×50 m. înnot liber care a fost câştigată de echipa română. La 100 m. piept, germanii au fost net superiori.

— La Sibiu a fost un concurs de natație între cluburile Universitatea (Sibiu), Armin (Sibiu) şi C. F. R. (Bucureşti)

Clasamentul general : Sibiu : 82 puncte — Bucureşti : 72 puncte. Pe echipe : Universitatea : 44 puncte ; C. F. R. Bucureşti : 41 puncte ; Armin — Sibiu : 37 puncte. La polo pe apă C. F. R. învinge Universitatea cu 5—1 (4—0).

— La Georgiul de Sus - jud. Hunedoara, există un ştrand ce ar face cinste oricărui oraş din ţară. Se poate merge de la Orăştie cu autobuzul. Liga Navală Română, ia act cu satisfacţie de acest frumos loc de propagandă nautică.

— La concursul de antrenament al F. R. S. N., din ziua de 7 August a. c. înnotătorul-copil Marinel Gh. de la L. N. R. a reuşit o performanţă foarte frumoasă, parcurgând 50 m. înnot liber în 40 sec. şi 2/10. Tot la această reuniune, înnotătorul-copil Lăzărescu Aug. de la L. N. R. reuşeşte să parcurgă 50 m. înnot pe spate, în 51 sec., şi înnotătorul - copil Zaharescu I. de la L. N. R., 50 m. înnot pe piept în 50 sec.

— In cadrul reuniunei de la 9 August, a. c. înnotătoarea Luşca Grigorița de la L. N. R. reuşeşte o performanţă frumoasă, făcând distanţa de 50 m. înnot liber, în 42 sec., iar juniorul Săvescu Paul de la Stadiu Român, 100 m. înnot liber, în frumosul timp de 1 m. 19 sec. 8/10 şi înnotătorul - copil Zaharescu St. de la L. N. R., 50 m. înnot pe piept în 47 sec. 4/10.

— La ştrandul Obor, sub patronajul d-nei Maria Mareşal Antonescu s'a dat îngrijire, educaţie, hrană şi lecţii de înnot timp de o lună de zile la aproape 600 de copii săraci. La terminarea programului acestei serii de copii, d-na **Maria Mareşal Antonescu** a asistat la o serbare nautică - sportivă a copiilor, rămânând foarte mulţumită, de progresele natației şi de voioşia şi sănătatea progresivă a copiilor, care cu o lună în urmă, au venit de acasă, sfioşi, trişti şi oarecum destul de slăbuţi. Apa, înnotul şi soarele, le-au dăruit din plin, vioiciune şi veselie.

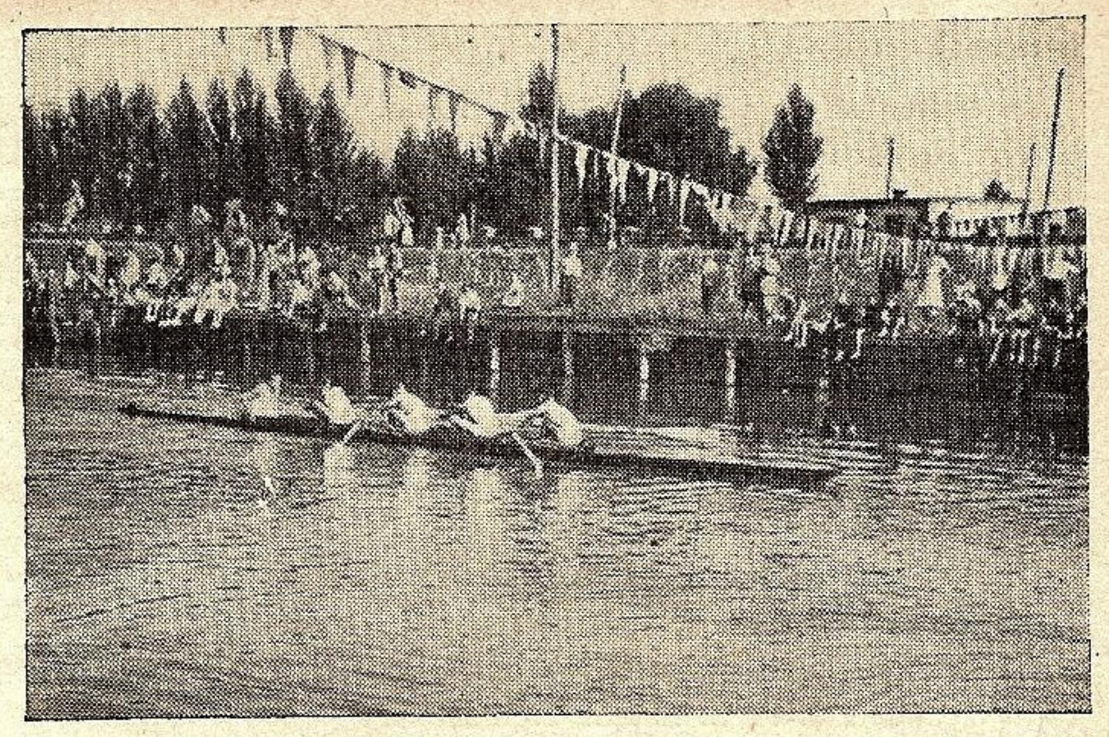
— Vineri 21, Sâmbătă 22 şi Duminică 23 August, a. c. au avut loc la strandul Obor campionatele regionale şi disputarea cupelor „Reîntregirea" şi cupa „Tineretului". Clubul Viforul-Dacia mai bine dotat în elemente seniore, câştigă cupa „Reîntregirei" cu 62 de puncte, urmat de L. N. R. cu 31 puncte. Cupa „Tineretului" a revenit secţiunei de înnot a Ligei Navale Române, care principial îşi creiază în tineretul sportiv, elementele de viitor, pentru propăşirea şi dragostea de Mare şi Marină.

La Iaşi au avut loc două concursuri de înnot, ce s'au bucurat de mult succes sportiv.

La Bucureşti s'a disputat în ziua de 30 August a. c. cupa „Regiunei Muntenia", care a fost câştigată de clubul Viforul-Dacia cu 30 pt. Liga Navală Română a câştigat toate probele pentru copii şi tineret, iar matchul de Polo pe apă, a revenit grupărei C. F. R. cu 4—3, faţă de Viforul - Dacia comb. cu Metropola.

Cupa Tineretului a fost câştigată de secţia de înnot a L. N. R. cu 50 de puncte, faţă de C. F. R. care a urmat cu 9 puncte.

— La Iaşi, natația dă roadele cuvenite unei stimulaţii venite din partea O. S. R. In prima serie de la 1—31 Iulie a. c. au



Concursul de canotaj de pe Bega (Timişoara)

fost 188 de elevi la şcoala de înnot, iar în a doua serie, de la 1—31 August a. c. au fost 203 elevi. Se spune că la toamnă Iaşul va avea un bazin acoperit.

— Concursurile de canotaj intercluburi s'au disputat Luni 24 August pe lacul Herăstrău, subt patronajul d-lui Ministru al Marinei **C'Amiral Adj. N. Păiş,** cu următoarele rezultate :

Caiac de doi (juniori) 500 m. Dor de Ducă II ; **Skiff de unu (seniori) 1000 m.** Metropola ; **Caiace dublu mixt (seniori) 500 m.** Dor de Ducă I ; **Skiff de unu (doamne) 1000 m.** Metropola ; **Caiace de doi mixt (juniori) 500 m.** Dor de Ducă ; **Skiff de doi (seniori) 1000 m.** Yacht—Club ; **Caiace de unu (seniori) 500 m.** Dor de Ducă I ; **Caiace de doi (doamne) 500 m.** Distribuţia ; **Canoe canadiene de doi (seniori) 500 m.** Dor de Ducă ; **Skiff 4+1 (doamne) 1000 m.** Yacht—Club ; **Caiace de unu (doamne) 500 m.** Dor de Ducă ; **Caiace de doi (seniori) 500 m.** Distribuţia ; **Skiff 4+1 (domni) 1000 m.** Yacht—Club.

— Pe canalul Bega s'a disputat un concurs de canotaj cu următoarele rezultate technice : **2000 m. skiff de una persoană :** Romis (Renaşterea) 9 m. 12 s. ; **2000 m. barcă 4×1 juniori :** Clubul Renaşterea ; 7 m. 33 s. ; **1200 m. barcă 4×1 începători :** Clubul Crişana C. F. R. 4 m. 55 s. ; **2000 m. barcă de 2 juniori :** Clubul Renaşterea ; 8 m. 24 s. ; **1000 m. barcă 4×1 fete :** Clubul Renaşterea ; 4 m. 53 s. ; **2000 m. barcă de 2 seniori :** Brel — Barany ; 8 m. 2 s. ; **2000 m. barcă 8×1 juniori :** Clubul Crişana Arad ; 7 m. 43 s.

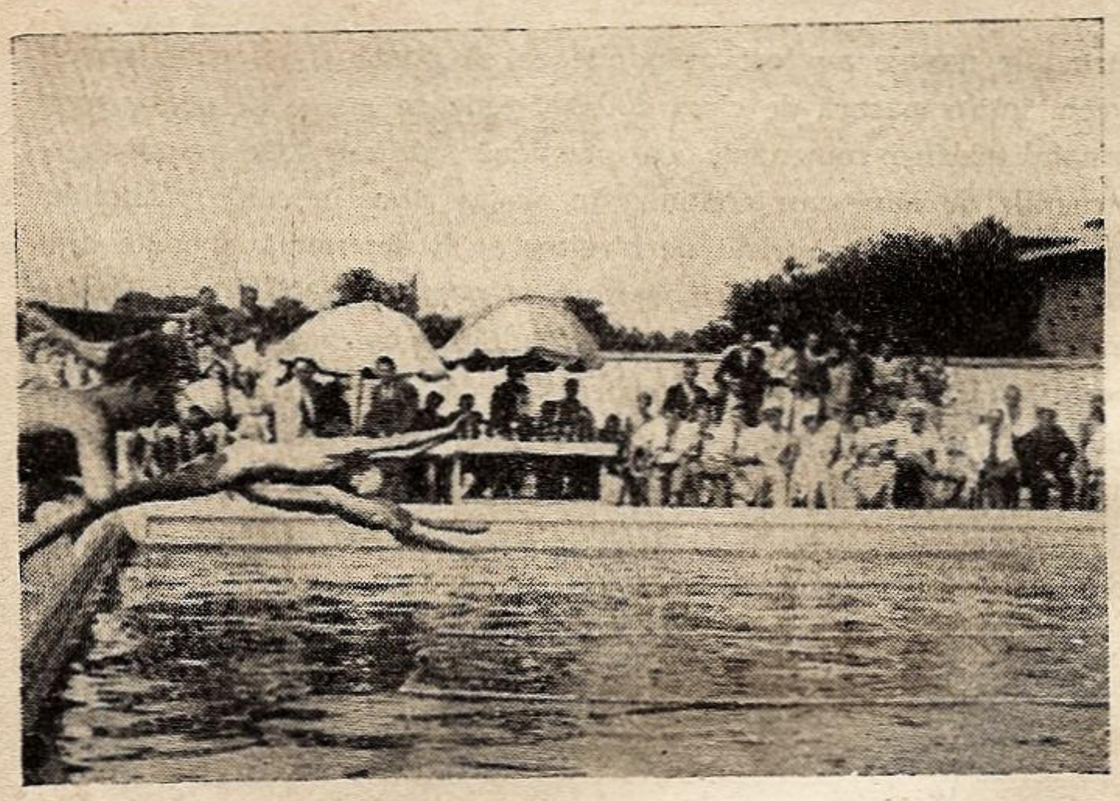
— In sezonul viitor al natației d. Maior **Mircea Bârzănescu** a luat hotărârea de a înfiinţa o şcoală de sărituri pentru copii. Instructor va fi veteranul campion al României d. Jimy Dumitrescu, care s'a oferit a activa în mod benevol.

— In sezonul actual au învăţat să înnoate în Bucureşti circa 2000 de copii. F. R. S. N. merită omagiile noastre şi ale Patriei.

— Duminică 6 Septembrie a. c. au avut loc la ştrandul Obor campionatele interşcolare şi concursurile şcolare pentru cupa oferită de d-l **Titi Popescu-Ulmu.** Cupa a fost câştigată de gruparea Lic. Principele Carol cu 49 p. faţă de gruparea Liceului Lazăr care a totalizat 23 p. au luat parte pese 450 de concurenţi elevi.

La sfârşitul probelor elevii au primit câte o carte, revistă şi diplomă din partea Ligei Navale Române, ca un simbol al înălţării Marinei Româneşti.

— In ştrandul Obor, s'a disputat în zilele de Sâmbătă 15 August şi Duminică 16 August a. c. un concurs de înnot, în joc fiind trofeul L. N. R. **„Cupa C'Amiral I. Coandă".** La această frumoasă manifestare sportivă a ţinut să fie printre înnotători şi d-l Ministru Subsecretar de Stat, C'Amiral Adj. **N. Păiş,** Ministru Marinei şi Preşedintele L. N. R. Alături de d-sa, a mai venit d-l Lt. Col. **Medeleanu,** şeful sportului românesc, d-l Maior **Bârzănescu** preşedintele F. R. S. N. precum şi d-nii : General **N. Negreanu,** director la L. N. R. şi Comandor **Aurel Negulescu** (Moş delamare) secretarul L. N. R. iniţiatorul şi susţinătorul



O frumoasă săritură la concursurile dela Obor

acestei manifestaţii nautice. Cupa a fost câştigată de clubul Viforul Dacia cu 49 puncte, faţă de clubul L. N. R. care a totalizat 39 de puncte. D-l Ministru al Marinei, C'Amiral Adj. N. Păiş, a ţinut să dea în persoană şefului clubului Vif. Dacia, cupa, felicitându-l şi încurajându-l pentru prosperitatea nataţiei, care va fi unul din elementele desvoltărei româneşti pe întinsul apelor ce va da prosperitate Marinei româneşti comerţului românesc şi civilizaţiei româneşti.

După terminarea concursului de înnot s'a disputat un match de polo pe apă între cluburile Viforul Dacia şi C. F. R., pentru „Cupa Eroilor Marinari". După o luptă înverşunată, C. F. R. a învins pe Vif.-Dacia cu scorul de 3—1, câştigând astfel „Cupa Eroilor Marinari" pe anul 1942. Cupa a fost dată în primire şefului de club, de către d-l Ministru al Marinei C'Amiral N. Păiş, Preşedintele L. N. R., cu recomandaţia ca acest trofeu, ce este un omagiu al „Eroilor Marinari" căzuţi în războiul de azi, să fie cheia drumului Păcei Româneşti, către apele întregei lumi, către iubirea de Mare şi Marină Românească, şi dragostea fiecărui român, pentru apele româneşti.

Ultimul concurs de înnot disputat la Timişoara, sub conducerea d-lor: Profesor Ilca, d-l Klimek, Despot, Prof. Andres, Krauser, Romisescu, Pelici şi Fischer, a dat următoarele rezultate technice: **50 m. liber copii (14 ani) :** Jurj Nicolae (Ilsa) 40 s. 3/10 ; **200 m. liber domni :** Bohunizky (Ilsa) 2 m. 43 s. 7/10 ; **100 m. piept domni :** Sterbeuz (Ilsa) 1 m. 27 s. 2/10 ; **50 m. piept fete (14 ani):** Szombathy Ildiko (R. G. T.) 49 s. 6/10; **100 m. piept juniori :** Petkö Ştefan (R. G. T.) 1 m. 33 s. 2/10 ; **100 m. liber juniori :** Hutzl (C. German) 1 m. 15 s. 1/10 ; **100 m. liber doamne :** Vesselovszky Ecat. (R. G. T.) 1 m. 55 s. ; **100 m. piept doamne :** Szombathy Ildiko (R. G. T.) 1 m. 48 s. 2/10 ; **100 m. liber domni :** Bohuniczky (Ilsa) 1 m. 8 s. 8/10 ; **50 m. piept copii :** Sergiu (Ilsa) 49 s. 2/10 ; **33 m. liber old boy :** Imbrone (Ilsa) 25 s. 2/10 ; **3×100 m. mixt :** Ilsa A. 4 m. 37 s. 5/10 ; **8×33 m. liber :** R. G. T. 2 m. 53 s. 7/10 ; **400 m. liber domni :** Tomescu Niculae (C. F. R.) Arad, 6 m. 32 s. 6/10 ; **3×33 m. piept doamne :** Clubul German, 1 m. 37 s. 3/10; Water-Polo, Ilsa R. G. T. 5 : 1 (2 : 1).

DIN STRĂINĂTATE

— La Sonderburg, înnotătoarea daneză Kirsten - Ove - Petersen, a parcurs 100 m. stil liber în 1 m. 5 s., reuşind o performanţă superioară recordului mondial care este de 1 m. 5 s. 1/10 şi aparţine înnotătoarei Ragnhid Hveger.

— Innotătorii Spanioli au terminat la egalitate cu înnotătorii din Frankfurt obţinând fiecare naţiune câte 26 : 26 puncte.

— La Tokio, înnotătoarea Furniko Hatano în vârstă de 16 ani, a stabilit două noi recorduri naţionale pe : 200 m. liber a făcut 2 m. 42 s. şi pe 400 m. liber, 5 m. şi 40 s.

— Campionul Portughez, Simas, a parcurs 200 m. liber în 2 m. 42 s. 2/10, obţinând un nou record mondial.

— La Stockholm, campionul Suediei Hägg a realizat pe distanţa de 1500 m. liber un nou record mondial cu timpul de 3 m. 45 s. 8/10.

— La campionatele germane de canotaj ce s'au ţinut la Grünau - Berlin, Ordnungs - Polizei - Hamburg, a câştigat cursa de 8+1 domni.

— La Copenhaga a avut loc un concurs internaţional de înnot între Suedia şi Danemarca. Rezultatul a fost 42 p. — 36 p. pentru Danemarca.

— Clubul DSC — Bratislava a devenit campionul Slovaciei la Polo pe apă dispunând în finală de SK—Bratislava cu 8—1.

— Campionatul naţional de polo pe apă al Italiei pe anul 1942, a fost câştigat de formaţia Universitară — Guff Nopoli.

— La campionatele Elveţiene, echipa Old Boys (Bâle) a stabilit un nou record elveţian la ştafeta de 4×100 piept, realizând 5 m. 47 s. 7/10, faţă de 5 m. 53 s. 4/10 vechiul record.

La Copenhaga s'a disputat un concurs de canotaj între echipele Daneze şi cele Suedeze cu 87 : 76 pentru Danemarca.

Rezultatele technice la concursul de nataţie a tineretului European sunt : **100 m. liber :** Bronsleschi (Italiia) 1 m. 1 s. 8/10; **400 m. liber :** Lavio (Croaţia) 5 m. 2 s. 2/10 ; **200 m. piept :** Kochne (Germania) 2 m. 51 s. 2/10 ; **100 m. spate :** Geyer (Germania) 1 m. 13 s. 5/10 ; **4×100 liber :** Italia, 4 m. 17 s. 7/10 ; **Sărituri :** Gargan (Italia).

FETE

100 m. liber : Schaufer Kordt (Germania) 1 m. 11 s. 9/10 ; **100 m. spate :** Novak (Suedia) 1 m. 19 s. 3/10 ; **200 m. piept :** Schmidt (Germania) 3 m. 4 s. 5/10 ; **4×100 m. liber :** Germania, 5 m. 41 s. **Sărituri :** Brunner (Germania).

Lt. PAUL EPUREANU

CONFERINŢELE LIGII NAVALE

Ciclul de conferinţe al Ligii Navale începe Duminică 1 Noembrie a. c., orele 11 dim., în sala Fundaţiei „DALLES" din B-dul Brătianu

D-L COMANDOR

SĂVULESCU EUGEN

VA VORBI DESPRE

RAZBOIUL, MAREA şi VICTORIA

Conferinţele vor urma din două în două Dumineci, alternând cu ale „Asociaţiei scriitorilor militari români".

Membrii L. N. R. sunt rugaţi nu numai a nu lipsi, dar a aduce şi cunoscuţi.

Stiri din străinătate

ARGENTINA

Cumpărarea de vase cisterne din Spania. Cercurile bine informate, arată că Spania, cu ocazia semnărei nouei convenţii comerciale, va ceda Argentinei, şase vase cisterne, pentru transportul combustibilului lichid.

Argentina are mare nevoie de vase cisterne şi va furniza în schimb Spaniei produse alimentare, în special grâu.

(*Il Sole* Nr. 189/1942)

FRANŢA

Efectivul flotei comerciale. După ultimele statistici oficiale publicate la Vichy, Franţa dispune de un tonaj comercial utilizabil de 1,516 milioane T. R .B. pe când la izbucnirea războiului actual flota comercială franceză însuma 3,5 milioane T. R. B.

(*Schw. V. T. Ztg.* Nr. 16/1941)

● *Situaţia flotei comerciale.* Flota comercială utilă de 1,516 mil. T. R. B. ce posedă actualmente Franţa se compune din cca. 300 vase, care se află în porturile franceze.

Pierderile sunt repartizate după cum urmează: 300.000 T. R. B. scufundate în timpul războiului, 57.000 T. R. B. scufundate de Marea Britanie, 598.000 T. R. B. confiscate de Marea Britanie, şi 300.000 T. R. B. blocate în ţările neutre. La aceste cifre se mai adaugă pierderile prin furtuni şi alte împrejurări de cca. 300.000 T. R. B.

Guvernul francez a luat o serie de măsuri pentru a-şi spori parcul de vase. In şantierele navale de exemplu se construesc mai multe vapoare rapide de transport, vase frigorifere şi vase de pasageri. Aceste construcţiuni au o importanţă deosebit de mare deoarece parcul francez de vase în mare parte este prea vechiu, ştiut fiind că un mare număr de vase a şi trecut vârsta de 15 ani.

(*N. F. A.* Nr. 180/1942)

● *Marsilia ca port de import.* In cantităţi mai mari prin portul Marsilia se importă în prezent minereuri şi fosfaţi din Africa de Nord. Inainte de războiu importul acestor produse atingea anual numai 45.000 tone, dar între timp a crescut la 1 mil. tone deci s'a mărit de două zeci de ori.

Acelaş caz este şi cu zarzavaturile proaspete. Importul zarzavaturilor proaspete din Africa de Nord era de 267.000 tone în anul 1938, pe când în prezent a crescut şi este de peste 400.000 tone. Prin portul Marsilia se exportă în Africa de Nord cantităţi considerabile de cărbuni extraşi din minele franceze.

(*N. F. A.* Nr. 188/1942)

ITALIA

Infiinţarea unei comisiuni technice pentru construcţiile navale. In Monitorul Oficial s'a publicat un decret prin care se înfiinţează o comisiune technică intercorporativă pentru construcţiile navale.

Această comisiune are menirea să coordoneze activitatea economică în ce priveşte construcţia vaselor de comerţ.

(*Il Sole* Nr. 200/1942)

JAPONIA

Capacitatea de producţie a şantierelor navale japoneze

Japonia posedă acum şantiere navale care au o capacitate de producţie de 400.000 tone de tonaj greu pe an. In ultimii ani construcţiile navale au fost orânduite ca să poată fi înlocuite navele vechi într'o măsură de circa 200.000 tone pe an, şi să poată spori tonajul marinei comerciale, cu alte două sute mii tone anual. Construcţiile de nave vor continua în acelaş ritm, în ciuda războiului cu toate că acesta, oricât de biruitor ar fi determină anumite dificultăţi şi şantierelor, pentru motive ce pot fi lesne înţelese. Pentru a se reduce la minimum aceste dificultăţi guvernul japonez a luat hotărîrea ca să fie reduse construcţiile de nave pentru pasageri şi să nu se construiască decât vase standardizate pentru transportul mărfurilor. Navele ce vor fi construite de acum încolo vor fi simplificate în cea mai mare măsură. Luând aceste măsuri, Imperiul Soarelui Răsare socoteşte că va putea face cu succes faţă situaţiei.

SUEDIA

Programul de construcţiuni navale pentru flota comercială. Dintr'un articol publicat în „Svensk Utrikeshandel", organul Uniunei suedeze de exportatori, rezultă că programul de construcţiuni navale pentru flota comercială suedeză acoperă până acum două treimi din pierderile suferite depe urma războiului. Din circa 400.000 tone pierdute au fost înlocuite 290.000 tone, din care 220.000 tone au fost construite din nou în Suedia, iar 70.000 tone au fost cumpărate din străinătate. Alte comenzi importante sunt repartizate în şantierele navale suedeze astfel încât se crede că până la terminarea războiului, Suedia va dispune de o flotă comercială mai modernă decât la începutul războiului. Se remarcă în special numărul mare al motonavelor nou construite astfel încât în prezent peste 50% din tonajul total este constituit din motonave.

(*N. F. A.* Nr. 189/1942)

TURCIA

Dispoziţiuni pentru traficul maritim prin strâmtori. Ministerul de Comunicaţii a publicat o decizie prin care toate statele interesate la traficul maritim prin strâmtori sunt obligate ca la trecerea vaselor comerciale să se servească de pilotare prin Dardanele.

Această dispoziţie care exista şi până acum se reaminteşte doar şi se anunţă că în viitor încălcarea sa va atrage pedepse şi măsuri de constrângere.

(*N. F. A.* Nr. 189/1942)

U. R. S. S.

Porturile şi oraşele comerciale de la Marea Neagră. In peninsula Crimeei, sunt cinci porturi importante pentru comunicaţii.

Eupatoria, situată în golful Kalamita, a avut în anul 1913 o transbordare de 263.000 tone, iar în anul 1932 de 113.000 tone. In anul 1935 au intrat în port 728 vase cu 723.000 T. R. N.

Oraşul *Sevastopol* cu 112.000 locuitori are importanţă mare ca port de războiu. Traficul maritim desfăşurat de acest port servea numai pentru aprovizionarea populaţiei locale. Desvoltarea portului a început din anul 1880 când a fost construită linia ferată Moscova-Sevastopol. In anul 1932 au fost transbordate aici 170.000 tone mărfuri.

Ialta situată pe malul de Sud al Crimeei este centrul vieţii balneare. Oraşul cu circa 35.000 locuitori, în forma unui amfiteatru şi înconjurat de munţi, este apărat spre Nord pe o distanţă de 26 km. de peretele de munţi al Iailei înalt de 1.300 m. In anul 1913 traficul de mărfuri se cifra la 152.000 tone, iar în anul 1932 la 93.00 tone. Creşterea traficului balnear a adus o creştere a circulaţiei astfel că în anul 1935 au intrat în port aproape 7000 de vase. Aci este însă vorba numai de vase cu capacitate mică deservind numai micul cabotaj.

De o importanţă mai mare decât porturile enumărate mai sus din Crimeia este portul *Feodosia* cu circa 30.000 locuitori, care a

început să se desvolte odată cu construirea liniei ferate din anul 1894 şi cu mutarea portului comercial dela Sevastopol. De altfel Feodosia este cunoscută ca staţiune balneară, mai ales prin plaja sa, care este una dintre cele mai bune din Crimeea. Traficul de transbordare al mărfurilor a crescut dela 425.000 tone în anul 1913 la 735.000 tone, în anul 1935. Se transbordă cărbuni şi cereale.

Pe când Feodosia joacă un rol în export, marele oraş *Cherci*, cu 104.000 locuitori, situat în strâmtoarea cu acelaş nume care leagă Marea Neagră cu Marea de Azov, se rezumă numai la traficul de cabotaj. Exploatarea din ce în ce mai intensă a minereurilor de fer a provocat triplarea numărului de locuitori din Cherci în ultimii zece ani. Traficul de mărfuri din port a atins 620.000 tone în anul 1935. Strâmtoarea dela Cherci şi Ienikale este formată de ieşitura estică a ţărmului Crimeei şi de extremitatea nordvestică a Caucazului.

Pe când navigaţia sovietică din Marea Baltică deserveşte aproape numai traficul cu străinătatea, navigaţia din Marea Neagră şi Azov deserveşte în cea mai mare parte traficul local. Exportul întrece cu mult importul şi a fost sporit în continuu neţinând seamă de nevoile populaţiei şi de necesităţile pieţei interioare sovietice. Importul a fost comprimat în mare măsură. In anul 1935, faţă de un export total de 15,9 mil. tone a fost un import de numai 1,061 mil. tone. Prin porturile Mării Negre au fost exportate 7,2 mil. tone mărfuri faţă de 167.000 tone mărfuri importate. Porturile Mării de Azov au înregistrat un export de 1,3 mil. tone, însă nici un import. Importanţa economică, în ce priveşte transporturile, a porturilor dela Marea Neagră şi de Azov rezultă următoarele date :

Traficul total al porturilor Mărei Negre

(în milioane tone)

Anul	TOTAL	din care au eşit	şi anume la export	din care au intrat	şi anume la import
1913	14.412	—	—	—	—
1928	6.189	4.825	3.802	1.364	400
1932	15.361	12.137	9.047	3.224	495
1933	14.834	11.834	8.423	3.097	268
1934	16.633	12.587	7.351	4.046	204
1935	17.896	12.879	7.189	5.017	167

Traficul total al porturilor Mării de Azov

(în milioane tone)

Anul	TOTAL	din care au eşit	şi anume la export	din care au intrat	şi anume la import
1913	5.868	—	—	—	—
1928	877	639	383	238	—
1932	3.304	2.293	1.387	1.011	—
1933	3.143	2.160	1.239	983	—
1934	3.809	2.516	1.352	1.293	—
1935	4.546	2.878	1.331	1.668	—

Dintre porturile Mării Negre, *Odessa* a avut incontinuu o mare importanţă, deşi evoluţia politică, începând din anul 1918, a adus multe pagube oraşului. Odessa este al cincilea oraş mare din Uniunea Sovietică având 604.000 locuitori. Nervul său vital este portul care după înzestrarea cu instalaţiuni moderne de transbordare, a devenit portul principal pentru exportul cerealelor din Ucraina. Totuşi Odessa n'a atins încă traficul de transbordare de 4,2 mil. tone din anul 1913. In anul 1935 traficul mărfurilor a atins 3,8 mil. tone din care 2,8 mil. tone a revenit numai cabotajului ucrainean. Exportul a fost de 682.000 tone iar importul de 101.000 tone. In afară de Petersburg, Odessa a fost portul cel mai mare de import din partea europeană a Uniunei Sovietice.

Cabotajul portului Odessa se îndreaptă în cea mai mare parte spre porturile vecine ale limanului Niprului, dintre care Nikolaev cu 167.000 locuitori este cel mai însemnat. Oraşul *Nikolaev* este cunoscut prin şantierele sale navale mari şi prin fabrici. Aici se află vaste instalaţiuni portuare cu rezervoare de petrol, silozuri de cereale, docuri pentru vase, depozite frigorifere, mai multe şantiere pentru vase de război, fabrici pentru materiale de război şi muniţiuni precum şi ateliere feroviare. Nici acest port nu a atins nivelul traficului de 2,1 mil. tone din anul 1913. Nikolaev s'a desvoltat, mai multe decât Odessa, ca port de export pentru mineruri, cereale şi zahăr. In anul 1935 din traficul total de 1,55 mil. tone au revenit exportului 1,05 mil. tone.

Oraşul *Cherson* posedă toate condiţiunile prielnice pentru o desvoltare deosebită având o aşezare favorabilă pentru trafic la gura Niprului. Chiar pe timpul Ecaterinei, Chersonul a fost declarat port liber, iar în anul 1803 a devenit capitala guvernământului cu acelaş nume. Construirea portului Odessa şi mai târziu deplasarea şantierelor navale la Nikolaev a împiedicat desvoltarea oraşului Cherson, iar importanţa sa a scăzut considerabil din cauza concurenţei porturilor vecine. Canalizarea Niprului şi reluarea navigaţiei directe promitea o nouă înflorire a portului în care erau construite uzine pentru industria de război într'o măsură considerabilă. Creşterea continuă a transbordărilor şi anume 406.00 tone în anul 1932 şi 685.000 tone în anul 1935 este un semn de înviorare a traficului. Asigurarea intrării în limanul Niprului este făcută de fortăreaţa maritimă Ociacov care e situată în faţa limbei înguste de pământ dela Kimburn şi constitue cheia pentru Nipru şi Bug.

(*Zts. für Binnenschiffahrt* Nr. 4/5/1942)

U. S. A.

Asigurările maritime nord-americane. Se comunică din New-York, că în urma pagubelor din ce în ce mai mari ale războiului submarin, în apropierea coastelor Americei de Nord, primele de asigurare pentru încărcătura vaselor, au fost încă odată mărite mult, în special pentru încărcăturile ce sunt îndreptate din Statele Unite spre Brazilia şi Argentina, pentru care primele s'au ridicat dela 15 la 20%.

(*Il Sole*, Nr. 194/1942)

NAVIGAŢIA FLUVIALĂ

Primul remorcher-helicopter. După cum anunţă ziarul „Pester Lloyd" demonstraţia ce va avea loc în curând „undeva pe Dunăre" cu un remorcherhelicopter este aşteptată cu cel mai viu interes.

Prima cursă care se va efectua în prezenţa specialiştilor — după cum presupune ziarul arătat mai sus — va însemna începutul unei noui epoci în navigaţia fluvială.

Elicele vasului desvoltă o putere de tracţiune enormă dar viteza în schimb este redusă.

Inventatorul acestui sistem, Asboth, afirmă că poate construi helicoptere care ar îndeplini 80—90% din calităţile respective şi susţine că remorcherele sale pot trage pe fluviile de mică adâncime şlepuri cu o capacitate de 150—200 tone.

(*Schw. V. T. Ztg.* Nr. 15/16/1942)

ANGLIA

Preluarea navigaţiei fluviale de către Stat. Ministerul Comunicaţiilor a hotărît să preia pe toată durata războiului, conducerea navigaţiei fluviale şi depe canale, precum şi Societăţile ce se ocupă cu exploatarea lor. Conducerea va fi exercitată(în aceleaşi condiţiuni ca la căile ferate : Guvernul nu înţelege să expropieze canalele, nici să le naţionalizeze, ci numai să le închirieze în schimbul unei retribuţiuni fixe. Societăţile cărora le aparţin canalele şi cele ce exploatează navigaţia interioară, vor continua să activeze pe cont propriu, însă ca mandatari ai Statului. Pe baza noului plan de exploatare, reţeaua fluvială şi de canale va fi utilizată la maximum pentru a descongestiona cât mai mult căile ferate.

Marea Britanie posedă o reţea de navigaţie interioară de circa 2.500 mile, din care o treime este controlată de către căile ferate. Faţă de lungimea reţelei feroviare care este de 21.000 mile şi de

acea a reţelei rutiere care este de 45.000 mile, lungimea canalelor apare de mică importanţă.

Reţeaua de canale leagă cele mai importante centre industriale nu numai cu porturile de mare dar şi între ele, astfel că exploatarea lor raţională este una din premisele esenţiale pentru rezolvarea gravei probleme a transporturilor.

In ultimii trei ani ce au precedat acest război, media transporturilor efectuate pe canale a fost de 13,5 milioane tone anual faţă de 40,4 milioane tone anual în perioada de 3 ani ce au precedat războiul din 1914. Motivul acestei scăderi se datoreşte faptului că în afară de concurenţa mereu crescândă a autostrăzilor, societăţile feroviare au căutat prin toate mijloacele să atragă transporturile produselor de mare consum în dauna navigaţiei interioare pentru a putea folosi cât mai mult materialul rulant. Efectul a fost că navigaţia interioară a decăzut mereu, în aşa fel încât a fost considerată ca o ramură de activitate fără nici un viitor.

Izbucnind războiul, importanţa canalelor au crescut dintr'odată mai ales în ceeace priveşte transporturile de cărbuni şi combustibil. Pe la jumătatea lui Septembrie 1941. Ministerul Comunicaţiilor a modificat sistemul de supraveghere a canalelor ce se făcea de către şase comisiuni regionale, înfiinţând încă o comisiune centrală. Indatorirea acesteia este de a coordona activitatea comisiilor regionale şi de a ajuta Ministerul Comunicaţiilor în tot ceeace priveşte navigaţia interioară. Se crede că asumarea exploatării de către Stat a reţelei de canale, se datoreşte sugestiilor făcute de comisiunea centrală. După ce controlul statului a fost extins asupra căilor ferate şi navigaţiei interioare, singurul mijloc de transport, necontrolat încă complect, este acela al autocamioanelor. Se crede însă că şi în privinţa lor, proectul este gata şi aplicarea lui iminentă. In acest caz, întregul sistem de transporturi va fi concentrat în mâinile Ministerului de Comunicaţii.

(*Il Sole*, Nr. 197/1942)

NAVIGAŢIUNEA FLUVIALA ROMANA

MERSUL VAPOARELOR DE CĂLĂTORI

cu începere de la 20 Iulie 1942 până la alte dispoziţiuni

LINIA GALAŢI — TURNU SEVERIN — BAZIAŞ

ZILE	ORA		Km. dela SULINA	STAŢIUNI	Dist. km. între port.		ORA	ZILE
LUNI şi JOI	18	plec.	151	Galaţi	—	sos.	7	MIERCURI şi DUMINECĂ
	19^{20}	sos.	171	Brăila	20	plec.	6	
	19^{40}	plec.	—	Brăila	—	sos.	5^{30}	
	23^{40}	plec.	226	Gura Gârliţei	55	plec.	2^{50}	
MARŢI ŞI VINERI	0^{50}	plec.	242	Gura Ialomiţei	16	plec.	2	
	1^{40}	sos.	253	Hârşova	11	plec.	1^{20}	
	1^{50}	plec.	—	Hârşova	—	sos.	1^{10}	
	3^{10}	plec.	272	Topalu	19	plec.	0^{15}	
	5^{10}	sos.	300	Cerna-Vodă	28	plec.	23	
	5^{30}	piec.	—	Cerna-Vodă	—	sos.	22^{40}	
	6^{30}	plec.	313	Rasova	13	plec.	22	
	8^{20}	plec.	335	Oltina	22	plec.	21	
	15^{10}	sos.	430	Oltenita	95	plec.	16^{35}	
	15^{30}	plec.	—	Oltenita	—	sos.	16^{25}	
	20	sos.	493	Giurgiu	63	plec.	13	
	21	plec.	—	Giurgiu	—	sos.	11^{35}	
MIERCURI şi SÂMBĂTĂ	1^{15}	sos.	554	Zimnicea	61	plec.	8^{50}	MARŢI şi SÂMBĂTĂ
	1^{25}	plec.	—	Zimnicea	—	sos.	8^{40}	
	4^{25}	sos.	597	T. Măgurele	43	plec.	6^{50}	
	4^{35}	plec.	—	T. Măgurele	—	sos.	6^{40}	
	7	sos.	631	Corabia	34	plec.	6	
	7^{10}	plec.	—	Corabia	—	sos.	5^{50}	
	10^{50}	plec.	679	Bechet	48	plec.	3^{30}	
	18^{50}	sos.	795	Calafat	116	plec.	22^{30}	LUNI ŞI VINERI
	19	plec.	—	Calafat	—	sos.	22^{20}	
	20	plec.	811	Cetate	16	plec.	21^{40}	
	22^{50}	sos.	851	Gruia	40	plec.	19^{45}	
	23	plec.	—	Gruia	—	sos.	19^{30}	
JOI şi DUMINECĂ	4^{45}	sos.	931	T. Severin	80	plec.	16	
	9	plec.	—	T. Severin	—	sos.	11	
	11^{30}	sos.	952	Ada-Kaleh	21	plec.	10	
	12	plec,	—	Ada-Kaleh	—	sos.	9^{50}	
	12^{15}	sos.	955	Orşova	3	plec.	9^{40}	
	12^{30}	plec.	—	Orşova	—	sos.	9^{20}	
	16	plec.	996	Şviniţa	41	plec.	7^{30}	
	17^{30}	plec.	1016	Drencova	20	plec.	6^{35}	
	19^{50}	plec.	1048	Moldova Veche	32	plec.	5^{15}	
	22	sos.	1072	Baziaş	24	plec.	4	

IN LEGĂTURĂ LA:

Galaţi cu vapoarele care pleacă şi sosesc dinspre Vâlcov.

Oltina cu vaporul care pleacă şi soseşte dinspre Călăraşi—Ostrov.

T.-Severin şi Gruia cu vaporul local T.-Severin—Gârla Mare,

Cernavodă mers în sus:
tren spre Constanţa ora 7,15; 9,25.
tren spre Bucureşti ora 17,23.

Cernavodă mers în jos:
tren dela Bucureşti ora 18,17.
tren dela Constanţa ora 19,14; 20,34.

Oltenita cu tren spre Bucureşti ora 19,20.

Giurgiu mers în sus tren dela Bucureşti ora 16,08; 20,12.

Giurgiu mers în jos tren spre Bucureşti ora 13,20; 18,10.

T. Măgurele cu tren spre Costeşti—Bucureşti ora 6,50.

Corabia cu tren spre Piatra-Olt ora 9,20

T.-Severin mers în sus tren dela Bucureşti ora 8,30.

T.-Severin mers în jos tren spre Bucureşti ora 18,10.

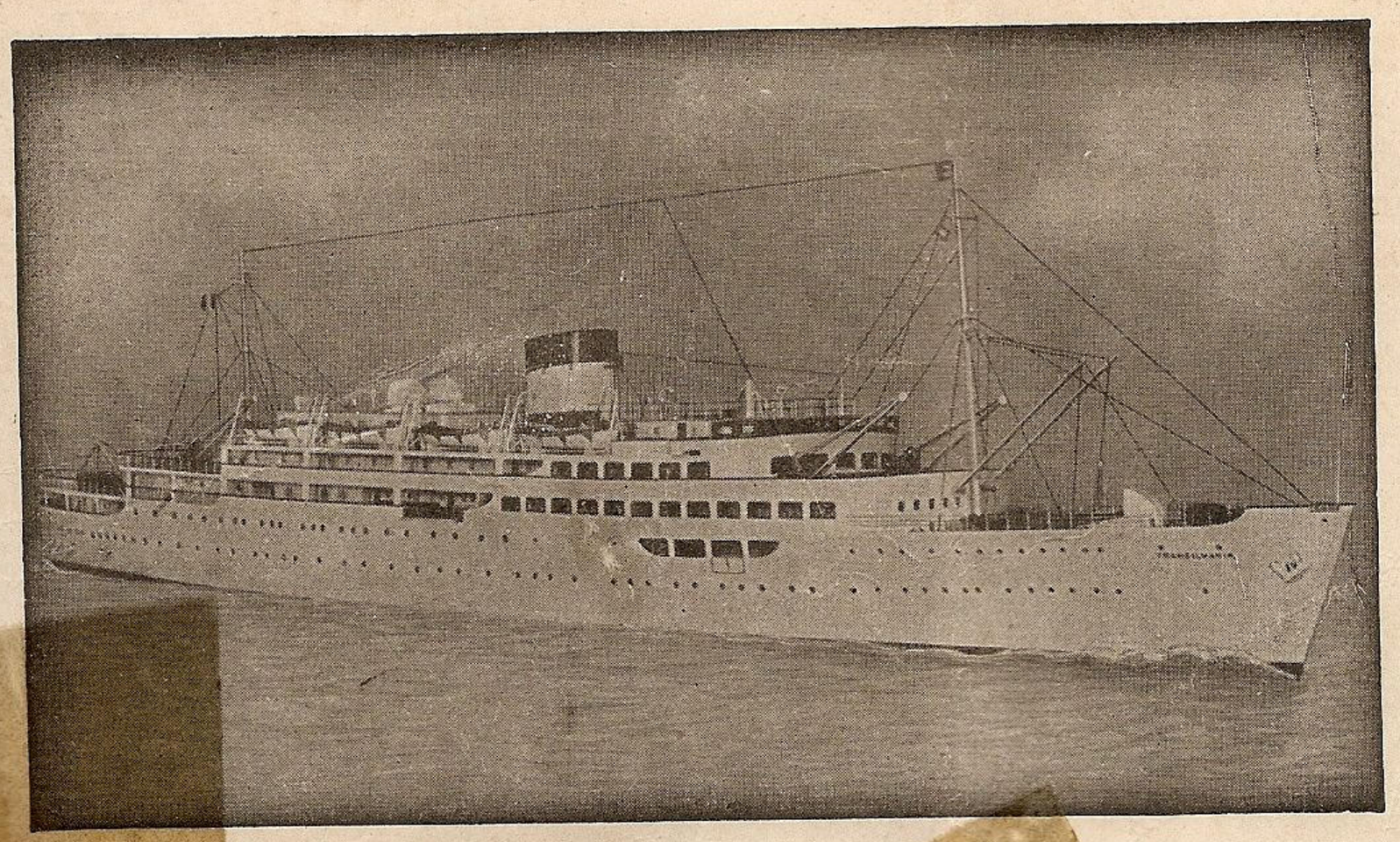
N. F. R.-ul a mai pus în circulaţie următoarele linii cari funcţionează în toate zilele: linia *Galaţi—Brăila*; linia *Măcin—Brăila*; linia *Brăila—Tulcea—Ismail—Vâlcov*; linia *Tulcea—Sulina*; linia *Călăraşi—Ostrov—Oltina* şi linia *Turnu-Severin—Gârla Mare*,

SERVICIUL MARITIM ROMÂN

(S. M. R.)

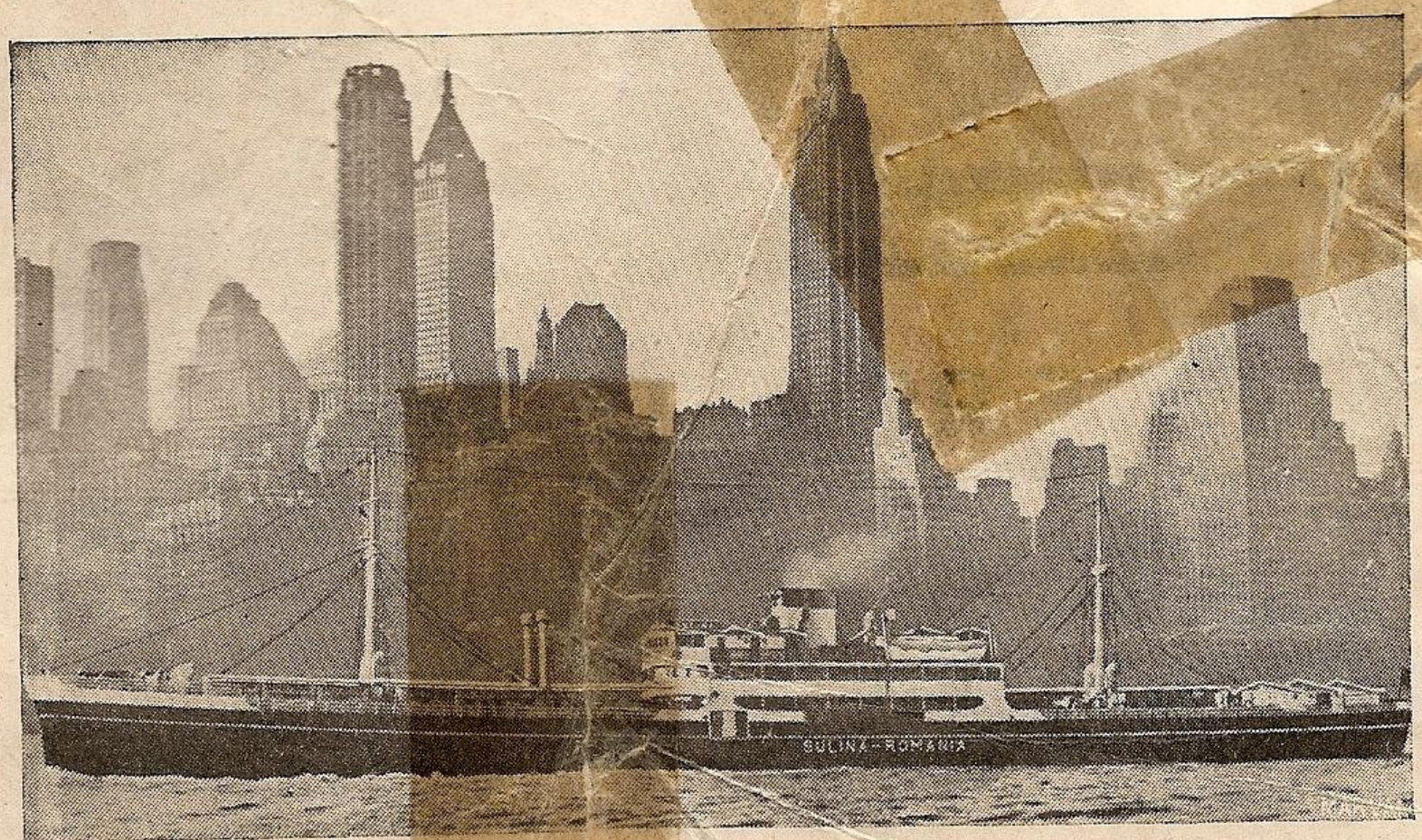
DIRECȚIUNEA GENERALA:

BUCUREȘTI, B-DUL TAKE IONESCU, No. 1—3, Telef. 5.20.60 și 3.22.61



Vaporul „TRANSILVANIA"

La reluarea navigaţiei va deservi, cu vapoare rapide de pasageri şi mărfuri, linia Mediterana Orientală, (Levant) şi Mediterana Occidentală, cu plecări regulate din Dunăre şi Constanţa.



Vaporul „SULINA" la New-York

ȘANTIERELE NAVALE GALAȚI

Direcțiunea Generală
BUCUREȘTI
Str. I. G. Duca 33
Tel. 2.18.26

VASE DE RASBOI * VASE COMERCIALE

Șantierele
GALAȚI
Str. Arsenalului 4
Tel. 27.65

TUL DE ARTE GRAFICE „MARVAN" S. A. R. — BUCUREȘTI

LEI 40

L I G A
NAVALĂ
ROMÂNĂ

ERSOANA MORALĂ ŞI JURIDICĂ

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunarii spre marea largă..."

(M KOGĂLNICEANU)

PETROLIER AMERICAN TORPILAT DE UN SUBMARIN GERMAN

MAREA NOASTRA

REVISTA PENTRU PROPAGANDĂ, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

ANUL XI, Nr. 11—12 NOEMBRIE-DECEMBRIE 1942

MAREA NOASTRA

REVISTA LIGII NAVALE ROMANE

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

Inscrisă în reg. de publicaţiuni periodice al Trib. Ilfov sub nr. 367/938

APARE LUNAR

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine, navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroaviaţie, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice.

Intemeiată de (†) JEAN BART — Director : Comandor A. NEGULESCU — Secretar : ION MUCHE

Numărul 11–12

Redacţia şi administraţia : SEDIUL LIGII NAVALE ROMÂNE
Strada Spiru Haret no. 6 — Bucureşti, II — Telefon 5.71.08.

Noembrie / Decembrie 1942

CUPRINSUL:

Prof. N. Daşcovici : Politica Rusească la gurile Dunării şi Marea Neagră . . . . . pag. 253
C. Amiral C. Negru: Cetatea Sevastopol 1856 . . „ 256
C=dor A. Roman : Ocolul Mediteranei . . . . . „ 258
Căp. G. Costea; Sistemul Convoaelor . . . . . „ 261
Lt. C. Verbiceanu Paul: Marinarul şi nava lui . . „ 262
Călin E. Botez: Turismul Nautic . . . . . „ 263
Cpt. Lumezianu Ion : Din isprăvile marinarilor noştri „ 266
* * * Ziua Marinei . . . . . „ 269
Petre Bogdan: Odă Mării . . . . . „ 270
Venera Lt.=C=dor Popescu: După furtună . . . . . „ 270
Cronicar: RăsboiulA ero=Naval . . . . . „ 271
Scarlat Preajbă: Sub=Lt. Eugeniu A. Negulescu . . „ 273
Al. Bilciurescu: Marea; De vorbă cu marea; Elegie Marină ; Cytera . . . . . „ 274
Recenzii . . . . . „ 275
Informaţii din ţară . . . . . „ 279
Tabla de materii pe 1942 . . . . . „ 283

PREŢUL ABONAMENTELOR PE UN AN :

Pentru instituţii, întreprinderi, agenţii . . Lei 1000 | **Pentru particulari . . . . . Lei 500**
Pentru străinătate preţul dublu

Membrii Ligii Navale Române primesc revista GRATUIT în schimbul cotizaţiei de 500 lei membrii majori, ofiţeri activi şi pensionari ;
120 lei membrii minori, funcţionari inferiori, studenţii, maeştrii militari subofiţerii activi, pensionari şi comerciali.

Membrii familiilor celor înscrişi în categoriile de mai sus, vor plăti pentru a fi membri ai L. N. R., o cotizaţie de 150 lei, fără a primi revista. La înscriere se mai plăteşte 120 lei pentru carnet, insignă şi statut.

Cotizaţia specială pentru tineretul şcolar, universitar şi muncitoresc, (elevi şi premilitari) este de 100 lei anual, primind în schimb GRATUIT revista „MAREA NOASTRĂ PENTRU TINERET". La înscriere se mai plăteşte 100 lei pentru carnet, insignă şi statut.

Plata articolelor :
Articole originale . . . . . 300 lei pagina
Compilări originale . . . . . 150 lei pagina
Traduceri . . . . . 100 lei pagina

Articolele vor fi scrise pe o singură faţă, iar desenurile separat executate cu tuş negru.

L I G A N A V A L Ă R O M Â N Ă

DE SUB INALTA PREȘIDENȚIE DE ONOARE A

M. S. REGELUI MIHAI I AL ROMANIEI

SEDIUL CENTRAL: STRADA SPIRU HARET No. 6, BUCUREȘTI II

Vă iubiți țara ?
Vă sunt dragi apele noastre, — râuri, fluvii, marea ?
Aveți admirație pentru marinarii noștrii ?

Inscrieți-vă în LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ, care luptă pentru îndrumarea și încurajarea ori cărei activități naționale marinărești și pentru desvoltarea puterii maritime române.

Cotizațiile anuale sunt: 500 lei membrii majori;

Fiecare membru primește **GRATUIT** revista „Marea Noastră", organul de propagandă al L. N. R., cu suplimentele ei.

Membrii familiilor celor înscriși în categoriile de mai sus, vor plăti o cotizație de 100 lei fără a primi revista.

La înscriere se mai plătește 120 lei pentru insignă, carnet și statut.

Cotizația anuală a membrilor JUNIORI (sub 21 ani) este de:

100 LEI

în schimbul căreia primesc **GRATUIT** revista „Marea Noastră pentru tineret".

La înscriere se mai plătește 100 lei insigna, carnetul și statutul.

Cei cari doresc a primi și revista „Marea Noastră" vor plăti o cotizație de 200 lei în loc de 100.

T A R I F U L P U B L I C I T Ă Ț E I :

	1/1	1/2	1/4 pagină
Una lună	2.500.—	2.000.—	1.500.—
3 luni	7.000.—	5.000.—	4.000.—
6 „	12.000.—	8.000.—	6.000.—
12 „	20.000.—	15.000.—	10.000.—

Buletinele, gazetele și revistele primite la Biblioteca L. N. R.

Buletine: Buletinul Pisciculturii românești; Economia; Correspondence economique roumaine; Antigaz; Buletinul Bursei București; Buletinul Direcțiunii Dunării Maritime; Buletinul demografic al României; Buletinul Muzeului Militar Național; Buletinul Muncii.

Gazete: Viața; Vremea; Cuvântul Mareșalului; Gazeta Transilvaniei; Focșanii; Avântul; Gazeta Cărților; Dacia; Progresul.

Reviste române: România Aeriană; Finanțe și Industrie; Muncitorul român; C. A. M.; Răsăritul; Glasul Tineretului; Revista Soc. științifico-literare Tinerimea Română; Cronica Romanului; Revista Fundațiilor Regale; Revista de Igienă Socială; România Militară; Revista Aeronauticei și Marinei; Revista Infanteriei; Natura; Corespondența economică; Convorbiri literare.

Reviste streine: L'Illustration; Journal de la Marine Marchande; Signal; Tempo; Koralle; Till Rors, L'Illustrazione Italiana; La Moto-Nautica Italiana; L'Italia Marinara.

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.

PE BAZA CARNETELOR DE IDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1942

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 20% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20.
S. R. D.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.
N. F. R.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.

SPORT, BASINURI ŞI LACURI

STRANDUL FLOREASCA: numai în zilele de lucru, cu 25 lei de persoană, la vestiar.
STRANDUL TEI: în toate zilele, 15 lei de persoană.
LACUL HERĂSTRĂU, 50% în zilele de lucru, până la ora 16.
STRANDUL „LIDO": Membrii L.N.R. vor plăti 60 lei plus 13 lei taxele legale în loc de 97 lei.
BĂILE EFORIEI B-dul Elisabeta 5, baie lux, lei 57 în loc de 97 lei; baie cl. I lei 47 în loc de 72 lei.
BAIA MOŞILOR, Str. Câmpul Moşilor 2, tel. 2.50.30, acordă următoarele reduceri: putina, în loc de 84 lei se va da cu 57; aburul, în loc de 64 lei, 47 lei.
BĂILE MELTZER, Str. Căuzaşi 16, tel. 4.91.78, acordă următoarea reducere: 46 lei în loc de 62 lei la băile de aburi cl. I-a.
ADMINISTRAŢIA LACULUI PARCUL CAROL I, acordă 25% pentru membrii L.N.R.

HOTELURI

UNION, Str. Ar. Briand, 6, 10%.
IMPĂRATUL TRAIAN, Cal. Griviţei 177, 20% reducere din tarif.

RESTAURANTE, BERĂRII — COLONIALE

RESTAURANT CONTINENTAL Regala 2, 10%.
MOTT & FILS S. A. Str. Puţu cu apă rece No. 53—57. 10% reducere.
REST-BAR „VIŞOIU" (şosea) P. S. Aurelian 48, 10% reducere.
RESTAURANT „OITUZ", str. Halelor, 27, 10% la consumaţie.
RESTAURANT „MUNŢII BALCANI" (Str. Halelor 29), 10% reducere la consumaţie.

LIBRĂRII

Ziarul UNIVERSUL, Brezoianu, 23-25, librărie şi papetărie 10%.
LIBRARIA „SILVESTRU", Cal. Moşilor 264 acordă 10%
OFICIUL DE LIBRĂRIE, Librăria Societăţii Cooperative, din B-dul Elisabeta, 60, acordă o reducere de 10% la cărţi şi articole de librărie.

SOBAR

D-l PETROIU FLOREA Str. Cpt. Vasiescu Iosif (fostă Ceairului) 136, sobar de teracote cl. I-a acordă o reducere de 20%.

MEDICI, FARMACII

Dr. G. SARBULESCU, Genito-urinare, sifilis, boli de femei, operaţiuni, B-dul Elisabeta No. 95 A, 20% reducere din onorariu obişnuit.
FARMACIA BRUSS (Brădeanu) Elisabeta, 5 : 5% specialităţi, 25% reţete medicale.
FARMACIA „ELECTRA" M. Sceopol, Str. N. Bălcescu 14, 25% reţete, 5% specialităţi.
PARFUMERIA „POMPEIU" Str. Cojocari, Articole de parfumerie şi droguerie 10%.
Dr. MIRCEA LUNGU, boli interne, de femei genito-urinare, venerice, reducere 40% din onorariul de consultaţii şi tratamente.

MATERIALE ELECTRICE — RADIO

Ing. GH. CREŢU Regală 16, 10% reducere.
RADIO-VOX Str. Regală, 11, 10% reducere, aparate radio piese detaşate, laborator technic.
„ELECTRO - CONSTRUCTOR", Cal. Griviţei 307, acordă 10% reducere la cumpărături şi reparaţiuni.

MAGAZINE

PRIMUS Art. de porţelanuri şi sticlărie, Academiei 25, 10%.
MAGAZINUL „MAX" — Incălţăminte, Str. Smârdan, 41, 5%.
RADU TEODORESCU, Manufactură, Calea Victoriei No. 81, 5%.
POSTĂVĂRIA „ARTEXT" Şelari No. 2, 10% reducere.
MAGAZINUL „LA PETRICĂ", Calea Griviţei 154, încălţăminte, galanterie şi mărunţişuri, 10%.
THOMAS ETIENNE Virgiliu 22, Telef. 3.26.01, 10% reducere.
CEASORNICARIA PAX (Calea Griviţei 107), acordă 15% reducere pentru orice cumpărătură.
FRIZERIA „CERCUL MILITAR, Str. Sărindar 1, acordă 30%
BOLERO magazin de încălţăminte, str. Carol, 4, 5%.
FOLLA Z. PETRU, Birou de import-export şi comerţ de pielărie, Cal. Moşilor 98, acordă 10% asupra oricărui fel de cumpărături.
M. STOLESU, Magazin de încălţăminte, Str. Mihai Vodă Nr. 7, oferă 10% reducere la cumpărături şi reparaţii.

FOTOGRAFI şi TIPOGRAFI

FOTO ROYAL, Bul. Elisabeta 8, 10% reducere.
LA AMATORUL FOTOGRAF, Str. Biserica Enei 20, developatul gratuit la materialul negativ cumpărat, 10% la accesorii sau lucrări.
„LITERA" — Proprietar c-dor (r) N. Sablin, Str. Mântuleasa 31. tel. 5.59.14, 15% reducere.
FOTO AURORA (Stela Duţă), Şos. Ştefan cel Mare, 36, 10% comenzi şi 5% cumpărături.
TIPOGRAFIA „SILVESTRU", Cal. Moşilor 264 acordă 10%

CINEMATOGRAFE

CINEMA MARNA: Reducere cu 7 lei la bilet la partere şi balcon I.
CINEMA DIANA: Două locuri cu 30 lei în zilele de lucru.
CINEMA BIRUINŢA (B-dul Elisabeta 2); bilete cu preţuri reduse: 45, 39 şi 29 lei.
CINEMA MARCONI (C. Griviţei 137): 33 lei partere în loc de 43 lei.
CINEMA AMERICAN, (Cal. Moşilor, 221): Cu 25 lei de persoană sau 45 lei două persoane.

BRAŞOV

LIBRARIA ŞI PAPETARIA „JUPITER" Biaciu şi Popica S. N. C., Strada I. G. Duca Nr. 21, acordă 10% reducere.

BRAILA

FOTO-ARTE MAX KOTTNER, str. Regală 10, reducere 10%.
FARMACIA C. IONESCU-BERECHET, str. Regală, specialităţi 10%, reţete preparate 20%.
MEDIC D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU, Bulevardul Cuza, plombe, extracţii, lucrări 10% reducere.
LIBRARIA MODERNĂ, Str. Regală, 10% reducere.
COFETARIA FRANCEZĂ, Piaţa Sf. Arhanghel, 10% reducere.
TENIS CLUB, Grădina mare, intrare la patinaj 10%.
CLUBUL CICLISMUL, Parcul sportiv Regele Carol I, intrare 10% reducere.
FARMACIA „SF. PANTELE", Str. Regală Nr. 26, oferă medicamente cu reducere de 10% şi reţete preparate cu 20%.
D-l ŞTEFAN DIACONESCU, din Str. Regală No. 109, oferă încălţăminte cu o reducere de 10%.
D-l JEAN POPESCU din Str. Regală Nr. 51, oferă medicamente cu reducere de 5% şi articole de parfumerie cu 10%.
D-l CONSTANTIN PAPACANARIS, Str. Regală 105, oferă articole de cofetărie cu reducere de 10%.
D-l HARALAMBIE VASILIU, patronul tipografiei „Dunărea", oferă o reducere de 10% pentru tot felul de imprimate.
D-l NICOLAE MOLDOVEANU, din Halele Centrale, oferă peşte de tot felul cu o reducere de 10%.
D-l TEODOR MANEA, Bulevardul Cuza Nr. 199, oferă diferite articole de librărie cu reducere de 10%.
D-l STAN ROŞCA, din Str. Sf. Nicolae Nr. 42, se oferă a confecţiona haine cu o reducere de 10%.

BUZAU

PARCUL CRANG-BUZĂU (canotaj), Exp. M. Moscu: 50% reducere.

CAMPULUNG-MUSCEL

BUCUR GALEŞCANU, magazin de manufactură, Str. Profesor N. Iorga 2, magazin de manufactură şi încălţăminte 3% reducere.
S. ROBOCIU, articole de menaj, 10% reducere.
GH. STANESCU, magazin de pielărie, str. N. Vodă 158, 5% reducere.
„ETERNA", magazin de ceasornicărie, 20%, reducere la reparaţiuni şi 10% cumpărături.
V. BUCUR, magazin de pălării şi blănuri, Str. Dr. M. Cristea, reducere 10%.
FRIZERIA „BULEVARD", Str. Miron Cristea 128, reducere de 10%.

CHIŞINAU

FRIZERIA SPORT (Cereş Gh.) str. Universităţii colţ cu str. 27 Martie acordă reducere la abonamente.

ATELIER DE TAMPLĂRIE (I. Einzis) Str. Dragoş Vodă, 3 acordă 20% reducere.

CROITOR PREOŢESC (D. Guţu) Str. Iaşilor, 35, preţ redus pentru membrii L. N. R.

MAGAZIN DE COLONIALE, DELICATESE ŞI MEZELURI, CODREANU, Str. Ştefan cel Mare, 100. Reduceri pentru cumpărături engros.

CROITORIE DE DAME, V. STOGA, Str. Dragoş Vodă, 9, 10% reducere.

CETATEA ALBA

D. CROITORU, magazin de manufactură „Victoria", str. Regele Ferdinand 35, reducere 5%.

MARIN DUMITRESCU, fotograf, str. Mihai Viteazul 27, 30% la fotografii şi 50% la fotolegitimaţii.

CONSTANŢA

LIBRĂRIA DOBROGEANĂ: 10% la cărţi româneşti şi 5% la celelalte articole.

CARTEA ROMANEASCĂ: la cărţile româneşti şi papetării 20%, la cărţile străine, române 10%.

FOTO — ROYAL, C. Grigorescu, Str. Carol 51: la filme şi plăci fotografice 10%; fotografii developări şi copii 20%.

IAŞI

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramalău şi C. Apostolide, Str. Piaţa Cuza Vodă, 1-3, 20%.

GALAŢI

D. P. CROITORUL, Croitorie de Dame, bărbaţi şi militari, Str. Brăilei 7: 10% reducere.

Dr. I. URSAN, Boli interne şi de femei, genito-urinare, Strada Dimineţii colţ cu Pr. Maria, 30% reducere la consultaţii de boli interne şi genito-urinare, 15% şedinţele de diatermie.

RESTAURANT FRAŢII ANTONIADIS, Str. Domnească 85, 10% reducere.

DROGUERIA „SALVATOR", str. Brăilei, 17: 10% rabat la articolele de droguerii, parfumerii şi cosmetice.

MARCU ESRIG & FII, Pielărie şi accesorii Str. G-ral Berthelot, 22, 5%.

PREDEAL

HOTEL PALACE, reducere 20%

SOROCA

NICULESCU CONSTANTIN „Cafeul Regal", Str. Regina Maria 3, reducere 10%.

TULCEA

Dr. C. ENCEV, Str. Banatului, 6, reducere 50%.

O. CHIRIACHIDE, coloniale 10%, 20%.

Fraţii CAMBITIS, coloniale, 10%.

NICHIFOR CHIRIACHIDE, coloniale 10%.

CRISTEV D., lingerie 20%.

GH. HANGIEV, librar, 20%.

TIRASPOL

C. A. M., ŢAPCHIU, Str. Pocrovscaia, 108. Reducere la papetărie.

RESTAURANT şi HOTEL STRAMBEANU. Reducere 5% şi 10%.

TÂRGUL PARLITA (BALŢI)

RESTAURANT şi HOTEL STRAMBEANU. Reducere 5% şi 10%.

TIMIŞOARA

RESTAURANTUL GARII, (D. Ciupală) la mâncare 20%.

TIPOGRAFIA GHILIH, Str. I. C. Brătianu, 21 20% reducere.

RESTAURANTUL DELA CLUBUL DE VARĂ „Renaşterea", numai vara, 20%.

LA CENTRALA „LIGII NAVALE" SE GASESC DE VÂNZARE URMATOARELE:

Viaţa Românei pe Mare şi Dunăre de Mihail Negru	Lei	60
Cartea Dunării de Jean Bart	„	60
O corabie românească de J. Bart	„	20
Comentarii asupra războiului submarin, de R. Ciocârdel	„	12
Vocabular nautic (în patru limbi) de Nostromo	„	20
Codul Maritim Fluvial cuprinzând: codicele, legile, regulamentele şi convenţiunile aflate în vigoare, referitoare la marina militară şi la cea comercială cu jurisprudenţe, ordine circulare şi cu nouile dispozitiuni cu privire la măsurătoarea navelor de C. Tonegaru, Cpt. A. Teodoru şi C. Ioaniţiu	„	600
Avionul şi gazele de luptă, de Ciocârdel R.	„	12
Elogiul Mării, de I. Gr. Perieţeanu	„	10
Marinarul, călătoriile lui pe întinsul apelor, de amiral Seb. Eustatziu	„	10
Nava cu pânze în trecutul marinăresc, de V.-Amiral I. Bălănescu	„	10
Marea Noastră şi Strâmtorile din punct de vedere juridic, de Prof. Univ. N. Daşcovici	„	10
Cu Nelson la Trafalgar, de Al. Lupaşcu	„	10
Faima, Taina şi „Scandalul" Bătăliei dela Jutland, de Ing. Al. Lupaşcu	„	10
Marea ca isvor de inspiraţie în poezia românească, de comandor N. Cristescu	„	10
Tradiţiile vieţii de apă ale poporului românesc, de Apostol Culea	„	30
Marinării noştri în războiul Reîntregirii, de comandor P. Popescu-Deveselu	„	30
A. B. C. al înnotătorului, de Col. Corneliu Negulescu	„	10
Noua metodă de înnot, de Lt. Epureanu	„	10
Gabriele d'Annunzio, cântăreţul mărilor italice, de I. Gr. Perieţeanu	„	10
Thalassa, de Al. Bilciurescu	„	100
Din aspectele mării şi din viaţa marinarilor pe întinsul apelor, partea I-a, de Contr'Amiral C. Negru	„	30
Idem, partea II-a	„	30
La răscruce, de C-dor A. Negulescu	„	10
Regulile războiului şi neutralităţii, de Prof. Univ. N. Daşcovici	„	20
Războiul pe Mare, de Lt. C-dor Eug. Săvulescu şi Căpit. I. Bănică	„	120
Marşul marinarilor, de Căpit. Z. Negulescu	„	5
Dunărea şi Marea Neagră, făuritoare şi întregitoare de neam, de c-dor N. Steriopol	„	10
Politica rusească la gurile Dunării şi în Marea Neagră de prof. N. Daşcovici	„	20
Echipaj la posturile de luptă, de cpt. comandor MariusVerbiceanu şi Cristian Teodorescu	„	200
Curs de navigaţie, de căpitan Ion Stoian	„	640
Carnete cu timbre de propagandă L. N. R., cuprinzând 120 bucăţi, după şase picturi executate de d. Lt. Comandor Cosăceanu	„	120
Albumul navelor, de pictorul D. Ştiubei	„	60
Insigna L. N. R.	„	100
Trofee pentru şapcă	„	400
Flamura L. N. R. Nr. 4 (15 × 30 cm.)	„	200
Flamura L. N. R. Nr. 3 (25 × 50 cm.)	„	300
Flamura L. N. R. Nr. 2 (40 × 80 cm.)	„	400
Flamura L. N. R. Nr. 1 (2 × 80 cm.)	„	2000
Baston port flamură elegant	„	800

Biblioteca Ligii cu peste 2000 volume e pusă gratuit pentru consultare la dispoziţia membrilor în fiecare zi de lucru între orele 16—20. O pot cerceta şi cunoscuţii membrilor.

FILIALELE L. N. R.

Localitatea	Președinte	Sediul
1. Bălți	Lt.-col. P. Hanciu	
2. Brăila	General Avramescu	La Grupul nav. grănic.
3. Brașov	Consilier Gh. Diaconescu	La Insp. Preg. Prem.
4. C.-Lung (Muscel)	Col. Babeu Zaharia	La Comenduirea Pieței
5. Calafat	G. Giuică, avocat	La căpitănia portului.
6. Călărași	Eugen Cialâc	La căpitănia portului.
7. Cahul	Col. D. Dobrescu	
8. Caracal	Prof. Crăciun Pătru	Lic. Ioniță Asan
9. Cernăuți	G-ral Const. Buniș	
10. Cetatea Albă	Lt. Col. Ghețaru	La tribunal (grefă).
11. Chișinău	G-ral Popescu M. C.	La Comenduirea Pieței.
12. Constanța	C-dor P. Zlatian	La Hotel Carol
13. Corabia (Romanați)	Lt.col. Th. Căpitănescu	La căpit. portului Corabia.
14. Berezeni (Fălciu)	Ștefan Blănaru, primar	La primăria comunei.
15. Călmățui (Fălciu)	Ilie Rotaru, primar	
16. Drânceni (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei.
17. Fălciu (Fălciu)	Iacob Filipescu, primar	La primăria comunei.
18. Grozești (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei.
19. Lunca Banului (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei.
20. Scopoșeni (Fălciu)	Gh. Popa, primar	La primăria comunei.
21. Stănilești (Fălciu)	Enache Oancea, primar	La primăria comunei.
22. Vetrișoaia (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei.
23. Galați	Dan Sărățeanu	Str. Plantelor, 8
24. Giurgiu	Col. T. Ghigorț	La Șc. de Piscicultură
25. Hottin	Col. Const. Șerbănescu	
26. Iași	G-ral Hugo Schwab	La c-dt. regiunei teritoriale
27. Ismail	Col. Atanasiu Sergiu, prefect	
28. Piatra-Neamț	Lt.-col. I. Teodorescu	La prefectura județului
29. Pitești	G-ral Vintilă Davidescu	La comand. brigăzii
30. R.-Vâlcea	G-ral Olimpiu Stavrat	La comand. garnizoanei
31. Roman	G-ral C. Constantinescu	La comand. garnizoanei
32. Sighișoara	Col. G. Grecescu	La prefectura județului
33. Slatina	G-ral Aurel Aldea	La comand. garnizoanei
34. Soroca	Maior A. Ursu	
35. Sulina	Ing. C. Burghele	La cercul marinei
36. Tg. Lipcani (Hotin)	Col. Const. Șerbănescu	
37. Tg. Ocna	Col Eonescu	La Căminul Cultural „C. Negri"
38. Tg. Ungheni (Iași)	Lt.-col. Buhancă Ioan	
39. Timișoara	D. Insp. general Gh. Hodoroabă prefectul județului	La căpitănia portului
40. Tulcea	Eracle Asan	La Cercul Militar
41. T. Măgurele	Lt.-col. Laurențiu Nicolau	La căpitănia portului
42. T. Severin	V. Netta	La șantierul naval

MEMBRII L. N. R. sunt rugați a comunica telefonic sau prin scris ori de câte ori nu primesc revista și ori ce schimbare de adresă. La fiecare expediție aproape 10% din reviste sunt înapoiate cu mențiunea „necunoscut la adresă".

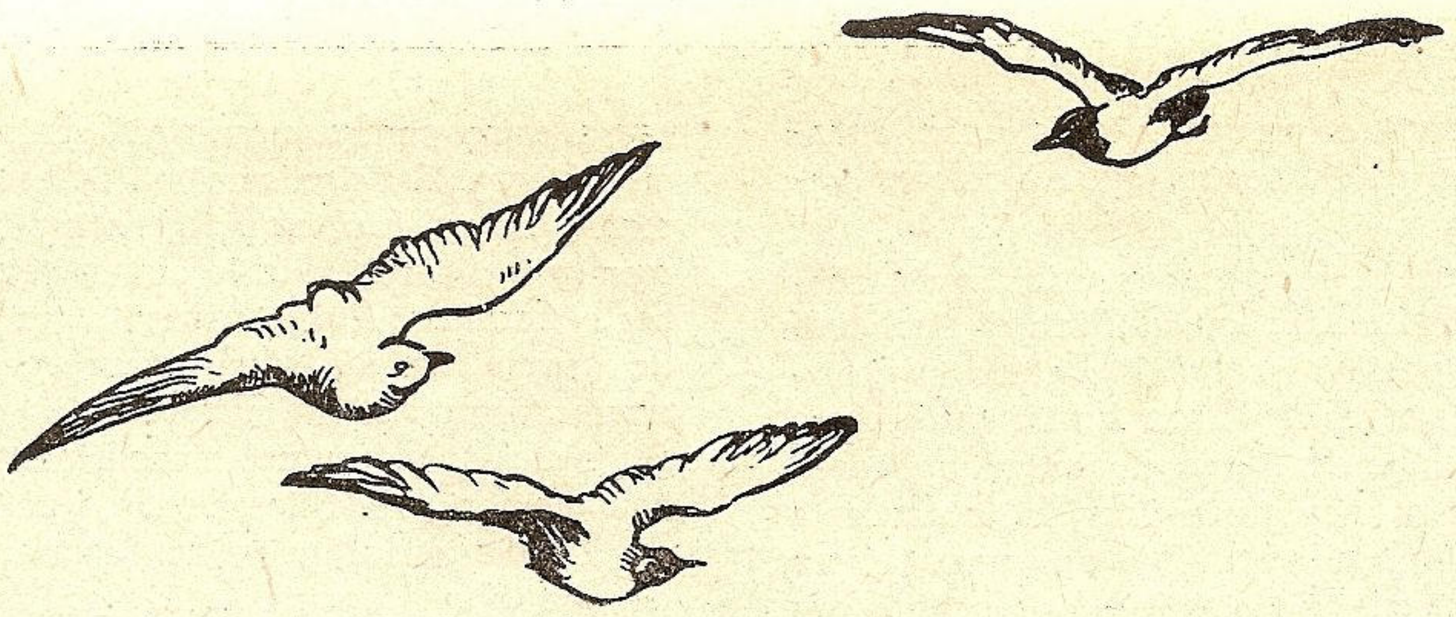
Adresa Centralei este: Str. Spiru Haret, 6, București II, Telefon 5.71.08.

Apel către camarazi

Rolul Ligii Navale Române și rostul publicațiilor noastre se știe că este propaganda pentru răspândirea și întărirea spiritului marinăresc în massa mare a celor cari iubesc marea și marina, dar nu o cunosc—mai ales tineretul.

La această muncă, nu trebue să se înhame numai un număr restrâns, care formează comitetele de conducere, ci TOȚI CAMARAZII, trimițându-ne articole, amintiri, fapte demne de remarcat, glume, anecdote, ca eșind din izolare să facem cât mai cunoscute viața și marina noastră.

Publicațiile noastre se adresează tuturor, dar trebuesc să fie scrise cât mai mult de marinari. Pentru a le răsplăti munca, s'a aprobat un spor la colaborare.



POLITICA RUSEASCA
LA GURILE DUNĂRII ȘI MAREA NEAGRĂ

de Prof. N. DAȘCOVICI

(2)

In fapt, *stăpână la gurile Dunării, Rusia n'a continuat lucrările de dragaj pentru întreținerea navigației pe brațul Sulinei,* pe care de bine de rău Turcii tot le mai executau până atunci. *Dimpotrivă, a făcut totul pentru a stingheri navigația dunăreană* prin înființarea de carantină permanentă la Sulina, sub pretext de prevenirea epidemiilor, prin trimiterea vaselor ce eșeau din Dunăre la Odesa, în vederea operațiilor de desinfectare, ba chiar prin înecarea de vase, la gura Sulinei, ca să fie înămolită mai temeinic decât o face natura dacă se încetează lucrările permanente de dragaj. *Interesul era desvoltarea Odesei,* portul cel nou al Rusiei meridionale ridicat pe fosta fortăreață turcească Khadgi - Bey (numele castelului tătăresc dela început) după cuceririle Ecaterinei până la vărsarea Nistrului în mare, *dar mai era și scopul de a stingheri desvoltarea principatelor dunărene, concurentele firești ale ținuturilor agricole din sudul Rusiei.*

Adâncimea apei la gura Sulinei a scăzut foarte repede până la 7 jum. picioare, iar cheltuelile de navigație au sporit disproporționat față de costul transporturilor pe apă, — ceeace a adus curând *ruinarea comerțului dunărean.*

După pacea dela Adrianopole, influența rusească în principatele române spori prin amestecul direct în treburile noastre sub forma Regulamentelor Organice cu Domnile respective impuse de Rusia Turciei, dar în acelaș timp se trezi tot mai vie conștiința națională românească împotriva protectorului creștin dela răsărit, *care nu mai putea înșela pe nimeni în privința adevăratelor lui gânduri.* Dureroasele experiențe făcute în decursul *repetatelor* ocupări militare rusești în principate, sub pretextul războaielor contra Turcilor păgâni, constituiau un material prea convingător pentru priceperea poporului român până în adâncimile lui.

Cât privește directivele politicii rusești față de Turcia, precizate prin rapoartele și memoriile către țar ale lui Rostopcin și Kociubey, ca și prin instrucțiile contelui de Nesselrode și ale consilierului imperial Dașkow, *ele alternau ca o pendulă, dela dușmănia de moarte și planurile de împărțire, până la tovărășia sinceră și hotărîtă ca să apere ființa și interesele Turciei, împotriva oricărui dușman, cu grija unui moștenitor, care vrea să-și asigure, în chip exclusiv, toată succesiunea, prin înlăturarea oricăror concurenți eventuali.*

De aceea, din desbaterile sfaturilor imperiale rusești de politică externă, în privința atitudinei celei mai potrivită a Rusiei față de Turcia, după pacea dela Adrianopol, a reeșit concluzia că *Turcia trebuia păstrată așa slabă cum era, la discreția politicii și a intereselor rusești, ca să facă orice i s'ar fi cerut.* Diplomația rusească știu să profite, cu abilitate ,de neîncrederea Turciei față de puterile apusene concurente (Anglia și Franța) atât cu prilejul sforțărilor acestora de a asigura independența Greciei, cât și în împrejurarea răscoalei lui Mehmed Ali, pașa reorganizator al Egiptului, dar răzvrătit contra patronului dela Istanbul. *Tratatul de alianță ruso-turc din 1833 dela Unkiar Iskelessi* a fost o surpriză revoltătoare pentru opinia publică europeană deoarece el *instituia un adevărat protectorat rusesc asupra Turciei, care se obliga să închidă Dardanelele oricăror vase de război străine, ce ar fi voit să treacă din Mediterana în Marea Neagră, dar în acelaș timp asigura putința de eșire a flotei ruse din Marea Neagră în Mediterana.*

Astfel, *Marea Neagră transformată din punct de vedere militar într'un lac închis ruso-turcesc,* avea să fie păzită de Turcia, ca adevărat portar în serviciul comandat al Rusiei. Nici nu se putea închipui o situație mai avantajoasă : toate foloasele fără nici o sarcină sau răspundere, afară de cazul când Turcia, grav amenințată, ar fi trebuit să ceară ajutorul naval și militar al Rusiei.

Prin tratatul dela Unkiar Iskelessi, Rusia își mai asigurase o garanție întrevăzută în planurile mereu desbătute de directiva politică față de Turcia și *anume :* pentru cazul când acest Stat ar fi trebuit să se prăbușească fără nici o putință de mântuire, Rusia ar fi fost prezentă la fața locului, la Constantinopole și în strâmtori, spre a lua în primire, de îndată, partea cea mai bună a moștenirii.

Intortochiatele căi pline de neașteptat și de șiretenie ale politicii rusești în răsărit, cu statornice înaintări cu-

ceritoare, n'au întârziat să provoace reacţiunea europeană a celorlalte mari puteri concurente : Austria, Anglia, Franţa şi Prusia.

In primul rând, Austria, foarte greu atinsă prin aşezarea Rusiei ca stăpână a gurilor Dunării, a încheiat, în 1840, o convenţie specială iscălită la Petersburg, privitoare la navigaţia dunăreană. E *cel dintâi tratat care se ocupă, în chip special, de Dunăre,* făcând aplicarea principiilor de libertatea navigaţiei fluviale consacrate la congresul păcii dela Viena (1815), dar numai între cei doui semnatari, Austria şi Rusia, — şi înlocuind oarecum textul convenţiei-anexă dela Passarowitz dintre Austria şi Turcia privitoare la aceiaşi materie. Convenţia din 1840 *pune principiul libertăţii de navigaţie între Dunăre şi mare, pentru toate pavilioanele ţărilor în stare de pace cu Rusia,* înfiinţează un serviciu sanitar la gura Sulinei, spre a împiedica purtarea vaselor până la Odesa pentru desinfectări, prevede construirea unui far la intrarea Sulinei, începerea de îndată a lucrărilor de despotmolire, în sfârşit fixează taxele de navigaţie şi modalitatea perceperii lor. Se cuvine să menţionăm că, pentru desvoltarea legăturilor de navigaţie şi de comerţ între ţărmurile dunărene şi porturile din Marea Neagră, egalitatea de tratament era prevăzută *numai în favoarea vaselor cu aburi,* pe care, atunci, singură Austria le avea în Dunăre.

Dar Rusia nu şi-a ţinut obligaţiile, n'a făcut lucrările de despotmolire şi, în decurs de un deceniu, situaţia la gura Sulinei a ajuns, iarăşi într'un hal de nedescris prin înpotmoliri provocătoare de scumpire a navlurilor, *care ruinau comerţul şi navigaţia principatelor române în primul rând.*

Mihai Sturdza, Domnul Moldovei, a protestat împotriva acestei situatii pe lângă cabinetele europene, ceeace i-a grăbit abdicarea, iar urmaşul lui, Gr. Ghica, a continuat în acelaş chip pe lângă cabinetul din Viena, mai ales spre a trezi atenţia Europei asupra libertăţii Dunării.

Cât priveşte regimul strâmtorilor şi raporturile ruso-turce, tratatul dela Unkiar-Iskelessi provocase o vie emoţie în opinia marilor puteri europene atât pentru soarta Turciei, cât şi împotriva primeidiei moscovite. De aceea, redeschiderea chestiei Egiptului prin conflictul cu Sultanul suveran, trezind, din nou, temerea de amestec rusesc în afacerile lăuntrice ale Turciei, a provocat o intervenţie europeană de reglementare, care a dus şi la *convenţia colectivă din 1841 privitoare la regimul strâmtorilor.* Prin aceasta, principiul vechiu de drept public al împărăţiei otomane care oprea trecerea vaselor de război străine prin strâmtori, primea o recunoaştere internaţională din partea celorlalte puteri semnatare : Anglia, Franţa, Austria, Rusia şi Prusia. Aceste puteri se obligau, *în chip colectiv şi solidar,* să-l respecte. *In acelaş timp, însă, se limitau drepturile de liberă dispoziţie ale sultanului asupra strâmtorilor* căci, pe vitor, el nu mai putea să acorde favoarea unor asemenea treceri pentru o anume putere, cum o făcuse prin tratatul dela Unkiar Iskelessi. Cât priveste *Rusia, era şi ea legată prin această convenţie colectivă şi pusă în neputinţă să mai capete, pe viitor, un regim de favoare* ca acela dobândit dela Turcia prin tratatul din 1833.

E vădit că *după cele petrecute şi repetate în navigaţia gurilor Dunării, sub stăpânire rusească, şi după reacţiunea împotriva tratatului de protectorat rus asupra Turciei dela Unkiar Iskelessi, interesul european şi solidaritatea puterilor europene împotriva maşinaţiunilor moscovite luase forme foarte precise.*

Dându-şi seama de această nouă situaţie Rusia a căutat o eşire pentru urmărirea mai departe a scopurilor ei. *Şi această eşire,* această „directivă" de politică externă a fost *formulată de contele Nesselrode,* într'un memoriu alcătuit după convenţia din 1841. Potrivit acestei formule, *Rusia,* pentru siguranţa politicii sale faţă de Turcia, *trebuia să-şi asigure prietenia şi colaborarea uneia dintre puterile europene.* Aceasta nu putea fi decât Anglia, ca putere necontinentală, pentru că, spunea memoriul lui Nesselrode, „pe uscat Rusia are faţă de Turcia o înrâurire covârşitoare ; pe mare, Anglia ocupă aceiaşi poziţie faţă de Turcia". Iată, deci, nevoia înţelegerii anglo-ruse ori de câte ori era vorba de a porni ceva privitor la Turcia.

Şi diplomaţia rusească a încercat o înţelegere cu Anglia, pe socoteala Turciei, dar bruscarea guvernului otoman cu prilejul afacerii locurilor sfinte din răsărit a grăbit un nou război ruso-turc, care s'a transformat, repede, într'un război de coaliţie europeană anglo-franco-turco-italiană împotriva Rusiei, *cunoscut în istorie sub numele de războiul Crimeei.*

Nu-i cazul să ne ocupăm de peripeţiile acestui război ruso-turc, care a debutat, iarăşi, prin ocuparea principatelor române. *Tratatul de pace, însă, dela Paris (1856), care a pus capăt acestui război a desfiinţat, cum ştim, protectoratul rusesc asupra principatelor române,* înlocuindu-l prin protectoratul colectiv al marilor puteri, de unde a eşit, apoi, unirea şi renaşterea României moderne.

Dar ceeace ne interesează acum mai mult, — *tratatul dela Paris a impus Rusiei restituirea către Moldova a Sudului Basarabiei, pentru a fi depărtată dela gurile Dunării,* şi a înfiinţat Comisiunea europeană dunăreană, ca o autoritate colectivă permanentă care să întretină lucrările pentru înlesnirea navigaţiei la gurile fluviului şi să *garanteze adevărata libertate* a navigaţiei *cu egalitatea* de tratament a tuturor pavilioanelor, potrivit principiilor generale de drept fluvial consfinţite în 1815, la Viena. In sfârşit, la Paris, s'a mai hotărît *neutralizarea* Mării Negre în vremuri de pace, cu interzicerea pentru riverani de a mai avea sau a construi arsenaluri navale pe ţărmurile ei întrucât vapoarelor de război le era oprită intrarea în această mare, în afară de vasele uşoare (staţionarele) puse în serviciul şi la ordinele Comisiunii europene dunărene pentru garantarea sarcinei sale, cât şi de cele aparţinând poliţiei sanitară şi vamală a riveranilor.

Astfel, *pentru întâia oară se ridicau bariere serioase în calea politicii ruseşti la gurile Dunării şi în Marea Neagră printr'o hotărîre de solidaritate europeană.* Rusia, înfrântă o clipă şi împinsă înapoi din marşul ei cuceritor, s'a resemnat, hotărîtă să aştepte momentul potrivit de nouă turburare europeană, de spargere a solidarităţii dintre puterile dusmane ei în războiul Crimeei, pentru a-şi relua, cu sporită îndrăzneală, politica imperialistă.

Prilejul n'a întârziat prea mult, chiar a venit foarte curând. Acesta a fost *războiul franco-german din 1870-71,* folosit de Rusia pentru a-şi anunta hotărîrea de denunţare unilaterală a clauzei dela Paris privitoare la neutralizarea Mării Negre prin reînfiintarea flotei de război şi reconstruirea de arsenaluri. Conferinţa dela Londra din 1871 n'a făcut decât să îndeplinească formele acestei revizuiri unilaterală şi parţială a tratatului dela Paris.

Războiul ruso-turc din 1877-78, la care am luat şi noi parte ca aliaţi ai Ruşilor, a fost, cum ştim, al doilea prilej binevenit pentru a şterge şi alte părţi din rânduelile tratatului dela Paris. Sunt prea cunoscute îm-

prejurările de atunci şi experienţa făcută cu alianţa rusească, *experienţă dureros repetată de atâtea ori în decurs de peste un veac începând dela Dimitrie Cantemir, ca să ştim că, dela Ruşi, nu aveam de aşteptat nimic bun, — niciodată.*

Intr'adevăr, din primul ceas al pătrunderii trupelor ruseşti pe pământul nostru, în virtutea convenţiei din 4 Aprilie 1877, pentru „trecerea" pe la noi şi cu obligaţie de respectare a integrităţii teritoriale, — Marele Duce s'a adresat direct populaţiei printr'o proclamaţie ca şi cum n'am fi fost un Stat cu autorităţi constituite. A urmat, dintâi refuzul jignitor ajutorului nostru militar oferit contra Turcilor, dar cerut, pe urmă, sub apăsarea nevoilor. La sfârşit, Rusia nu ne-a primit să discutăm împreună şi cu Turcii, condiţiile preliminariilor de pace dela San-Stefano, iar când s'a întrunit congresul european dela Berlin spre a stabili condiţiile definitive ale păcii orientale, Şuvalof s'a opus, în numele Rusiei, la ascultarea delegaţilor români, I. Brătianu şi M. Kogălniceanu, cari apărau drepturile ţării. Marchizul Salisbury, al douilea delegat englez, a făcut atunci, legitima observaţie: „e ciudat să-i ascultăm pe Greci. cari cer să ia din teritoriul altora, dar să refuzăm pe Români, cari cer să păstreze ce-i al lor". Cum se ştie, Sudul Basarabiei ne-a fost răpit a doua oară, cu aprobarea congresului dela Berlin, căci toate argumentele noastre în numele moralei şi a ajutorului militar, ca şi pe temeiul obligaţiei de respectare a integrităţii ţării au rămas zădarnice şi fără ecou în constiinţa guvernanţilor unui Stat, cu apucături străine civilizaţiei europene. *Europa* solidară în faţa Rusiei dela 1856 *uitase, în 1877, din pricina diferitelor combinaţii egoiste că restituirea Sudului Basarabiei fusese impusă, la Paris, dintr'un interes superior de mai bună garantare a navigabilităţii gurilor Dunării.* Si e bine să ne amintim, mereu, că trupele ruse ocupaseră atunci, Sudul Basarabiei încă din primăvara anului 1878, *înainte* ca să se fi luat hotărîrea congresului de la Berlin si că Gorceacof, fată de rezistenţa guvernului nostru împotriva acestui fapt, a *ameninţat* cu ocuparea militară a României întregi şi cu *dezarmarea* armatei române, — ceeace a provocat riposta mândră a regelui Carol I: *„Armata, care s'a bătut la Plevna poate fi distrusă, dar nu dezarmată".*

Atitudinea statornic duşmănoasă a Rusiei împotriva noastră, la gurile Dunării, a urmat şi după congresul dela Berlin. Aşa, la 1883, prin complicitatea Austro-Ungariei, Rusia a isbutit să scoată braţul Chilia de sub autoritatea Comisiunii europene, contrar opunerii României, iar în anii următori s'au repetat incidentele de fruntarie pe Dunăre, atât mai jos de Galaţi, la cotul Ţiglinei, cât şi mai ales la gura Stari-Stambul.

Folosindu-se de ajutorul pescarilor lipoveni, colonizaţi în Deltă pe timpul ocupaţiei ruseşti dela 1829—1856, prin aşa zise conflicte de pescari, Rusii urmăriau să determine o nouă delimitare a apelor la gura Stari-Stambul, conform hărţii anume plăsmuită de căp. Golicov, ajuns, apoi, amiral, — adică, în realitate, să pună deplină stăpânire pe braţul Chiliei. Dar câte alte acte n'a repetat Rusia prin sprijinirea Bulgariei mari dela San-Stefano, prinsă apoi, în 1902, într'o alianţă special îndreptată alături de Rusia contra noastră, ca un pumnal pregătit în spatele României, până în preajma convenţiei dela Craiova din 1940 când Rusia sovietică a sprijinit iarăşi Bulgaria.

După o perioadă de oarecare linişte, *isbucnirea războiului cel mare din 1914 a fost un nou prilej pentru loviturile ruseşti, mereu pândite, la gurile Dunării, şi în Marea Neagră.*

Astăzi este lucru dovedit, pe temeiul documentelor secrete din arhivele ruseşti, desvăluite în primele timpuri ale revoluţiei bolşevice, că *Rusia ţaristă a avut un rol însemnat în deslănţuirea războiului dela 1914, — un asemenea conflict european general fiind singurul prilej nimerit pentru împlinirea planurilor străvechi. Numai într'o Europă împărţită în două tabere duşmane* şi având fiecare nevoe de „ajutorul" rusesc, planurile lui Petru cel Mare la gurile Dunării şi la strâmtori puteau fi împlinite. *Şi cum piedicile din trecut,* împotriva acestor ambiţiuni orientale, *veniseră mai ales din partea puterilor apusene, iar, pe mare, Anglia avea faţă de Turcia o situaţie covârşitoare foarte asemănătoare cu a Rusiei pe uscat,* alianţa franco-rusă, sub forma Triplei Înţelegeri cu Anglia, în războiul dela 1914—1918, *a apărut ca o formulă foarte prielnică planurilor ruseşti.* In această privinţă, acordul secret anglo-franco-rus din Martie 1915 prin care se asigura Rusiei stăpânirea strâmtorilor la pacea generală, a fost reconfirmat în Decembrie 1916 şi cu semnătura Italiei, după ce România intrase în război, în August acelaş an, fără vreo garanţie destul de serioasă a libertăţii viitoare de trecere prin strâmtorile ce urmau să devină ruseşti. *Turcia fusese jertfită ca preţ al colaborării militare ruse împotriva puterilor centrale,* iar manifestele ţarului Nicolae către luptătorii ruşi vorbeau, din 1916, despre cucerirea Constantinopolului drept singurul scop al războiului Rusiei.

Păşirea noastră pe câmpurile de luptă, la 1916, alături de Anglia, Franţa şi Italia împotriva Austro-Ungariei pentru împlinirea unităţii naţionale, — dar si *într'o nouă tovărăşie cu Rusia, după decepţiile din 1877—78 a provocat îngrijorările cele mai legitime printre patrioţii şi conducătorii României, cari nu uitaseră învăţămintele trecutului.*

Textul convenţiei noastre militare din 1916, cu Rusii, vădeşte simţământul de neîncredere şi de rezervă, care ne stăpânea chiar dela început. Şi semnele adevăratei „prietenii" ruseşti faţă de poporul român n'au întârziat să se arate, de îndată, sub nenumărate forme, precum: reaua voinţă a comandamentului rus de pe frontul dobrogean şi lucrările de lungă durată pornite în Delta Dunării de Ruşi, cari evacuau satele româneşti, instalau oficii poştale cu mărci având efigia ţarului şi făceau statistica populaţiei, etc. — adică tot soiul de acte ce nu aveau nimic comun cu războiul împotriva puterilor centrale. Apoi, vorbirea neprietenească şi atitudinile brutale din partea chiar a simplilor soldaţi rusi, cari se socoteau „protectorii" şi nu aliaţii noştri, în sfârşit, devastările trenurilor şi imobilelor folosite de trupele ruse încă mult înainte de isbucnirea revoluţiei. Dacă ne mai amintim şi de planurile de pace separată, cu Centralii, pe socoteala noastră, ale guvernului Stürmer, îndată după ce intrasem în război ca aliaţi ai Rusiei, apoi avem un tablou aproape complect al istoricei prietenii ruseşti faţă de noi.

(Va urma)

CETATEA SEVASTOPOL 1856

Cucerirea Sevastopolului de către armatele germano-române ne aduce în minte războiul din Crimeea, după care Rușii au fost nevoiți să ne înapoieze cele trei județe din Basarabia, pe care azi armatele române le recuceresc din nou și pentru totdeauna.

Cauzele războiului din Crimeea.

După revoluția din 1848, Rușii apreciind Europa slăbită, crezură că a venit momentul să-și completeze opera începută prin tratatele: din București 1812, Adrianopol 1829, Unkiar-Skelessy 1833, adică ruinarea Turciei.

Intr'o seară a lunii Ianuarie 1852, țarul Nicolae II spunea ambasadorului englez Sir Hamilton Seymour, cu privire la imperiul turcesc, pe care el îl numea „Omul bolnav". „Dacă Anglia și Eu, putem să ne înțelegem asupra acestei afaceri, puțin îmi pasă de ceilalți; mi-e indiferent ce gândesc și ce fac celelalte puteri. Vă declar sincer că dacă Anglia se gândește să se instaleze într'o zi la Constantinopol, nu suport aceasta. Cât pentru mine, eu sunt dispus să-mi iau angajamentul de a nu mă stabili la Constantinopol ca proprietar, dar ca depozitar nu zic nu; și dacă nu se ia nici o precauțiune, se poate întâmpla ca să vie împrejurarea, care să mă oblige să ocup Constantinopolul".

A doua zi ambasadorul Seymour scria guvernului său, că planul țarului ori cât de umbrit e, e totuși vădit că urmărește împărțirea Turciei fără Franța.

Cu toate că propunerile țarului au fost primite cu răceală, aceasta nu l-a împiedicat să-și pue planul în execuție, bruscând chiar lucrurile, în credința că nimeni în Europa nu e în măsură să se opue. Și invocând dreptul de a proteja populațiunile ortodoxe din Imperiu, își trimise armata în principatele dunărene la 5 Iunie 1853. Franța și Anglia neputând să împiedice acest război, promiseră Turciei sprijinul lor, și încheiară chiar un tratat de alianță ofensiv-defensiv la 10 Aprilie 1854. O armată de 50.000 oameni, comandată de Saint-Arnaud și o armată engleză sub ordinul lordului Raglan debarcară la Galipoli. Armata franceză se îndrepta către Varna, pentru a opera pe țărmul Dunării, unde Rușii asediau Silistra. Apropierea armatelor aliate determină pe Ruși să ridice asediul și să evacueze principatele române. Rezultatul a fost nu se poate mai fericit, dar, se punea întrebarea: trupele anglo-franceze, în care se încuibase holera, vor urmări ele pe Ruși în stepele din Sudul Rusiei? Se vor depărta ele de baza lor de operațiuni Marea Neagră și să se lanseze într'o campanie în care vor fi decimați de inamic, de holeră și de iarnă. Nu! Atunci s'a hotărît să se atace Crimeea și portul Sevastopol, sediul puterii rusești în Marea Neagră, amenințarea permanentă pentru Constantinopol. Flota anglo-franceză compusă din 170 de vase de război și de comerț, transportă o armată de 50.000 oameni, pe care îi debarcă sub Eupatoria, pe coasta occidentală a Crimeei, unde se dete lupta cu armata rusă, situată în spatele micului fluviu Alma, la 20 Septembrie 1854. Rușii nu-și închipuiau că e posibil să se debarce o armată atât de mare, așa că n'au luat măsuri să ajungă la timp ca să se opue; prințul Menschikov, care comanda armata rusă, se instală pe înălțimile de pe stânga micului fluviu Alma. Le-a împănat cu artilerie și aștepta lovitura armatei adverse, sigur că o va arunca în mare. El scria chiar țarului că cei 40.000 de oameni ai lui pot să ție piept la 200.000. In dimineața lui 20 Septembrie cele două armate se găsiră față în față. Mareșalul Saint Arnaud dete ordin generalului Bosquet să execute o mișcare de învăluire a stângei rusești, care reuși, mulțumită iuțelii zuavilor lui. Trecură Alma în apropiere de gura fluviului și urcară pantele dinaintea frontului, înhămându-se la piesele de artilerie, pe care le urcă pe platou. Rușii surprinși de acest atac, din partea unde se credeau protejați de stâncile coastei și de mare, atacară în massă divizia generalului Bosquet izolată. Englezii trebuiau și ei să execute o mișcare analoagă la dreapta, dar din cauza încetinelii execuției, lupta deveni aci aprigă și sângeroasă. Trebui atunci să se dea un atac general la centru. Rușii, care erau avantajați prin pozițiile ocupate, opuseră o rezistență înverșunată, dar în fața atacului metodic și bine combinat al armatei aliate, fură nevoiți să se retragă în grabă. Redutele rușești fură atacate fățiș de diviziile aliate din centru. Către seară, Rușii dislocați din pozițiile lor, se retraseră, deschizând aliaților drumul Sevastopolului. Pierderile Francezilor au fost 1.200 de oameni scoși din luptă, Englezii avură 1.500, cu toate că au avut mai puține trupe angajate. „Am pierdut mai puțini oameni, scria mareșalul Saint Arnaud, pentrucă am fost mai iuți; soldații mei aleargă, Englezii merg".

Dar la 26 Septembrie mareșalul era nevoit să lase comanda generalului Canrobert, căci deși bolnav greu, pornise în această campanie cu convingerea că-și va sfârși viața în timpul acțiunii, voia să moară luptând. In timpul bătăliei dela Alma mareșalul a stat 12 ore călare. La 27 Septembrie se îmbarcă, și la 29 muri pe mare, netrăind nici opt zile după victoria repurtată.

Asediul Sevastopolului.

Octombrie 1854 — Septembrie 1855.

După victoria dela Alma armata franceză comandată de generalul Canrobert și cea engleză merseră asupra Sevastopolului, care neputând fi luat printr'un atac direct trebuia să fie asediat. Asediul ținu 10 luni, obligând cele două armate la eforturi mari. Deoarece aliații nu aveau trupe îndestul pentru a înconjura cetatea, Rușii se puteau înprospăta; pe de altă parte tranșeele erau săpate într'un teren pietros; armatele aliate se găseau la o distanță de circa 3.000 de km. de țară, așa că de multe ori așteptau materialul și proviziile a căror sosire întârziată era la capriciul vânturilor tari, cari bat în Marea Neagră. Armata rusă, care putea să se reaprovizioneze ușor porni la 5 Noembrie asupra liniilor engleze, în apropiere de Ynkerman. Profitând de o ceață groasă, care ascundea mișcările, Rușii puseră stăpânire pe primele retranșamente. Englezii rezistară unor forțe de 10 ori superioare, așa că deteră timp batalioanelor franceze să vină în ajutor. Divizia generalului Bosquet opri ofensiva rusă. Dar și trupele franceze trebuiră să facă față atacului coloanelor rusești ieșite din bastioanele de Sud ale Sevastopolului. Le respinse, dar câțiva șefi antrenați în luptă avansară până sub zidurile cetății și pieriră, victime ale îndrăsnelii lor; între aceștia era și generalul Lournel.

Bătălia dela Ynkerman a avut ca rezultat că a curmat pentru mult timp orice atac din partea Rușilor.

Cu venirea iernei, armata asediatoare era expusă vânturilor înghețate, cu picioarele în noroiu și în zăpadă, obligată să sape și să păstreze tranșeele atacate neîncetat de inamic; în aceste condiții soldații erau extenuați. Imbrăcați în cojoace și jambiere de blană de oaie, păreau niște eschimoși, veșnic hârțuiți și obligați să lupte și noaptea, ceeace făcea viața și mai grea.

In războiul actual, citim în dările de seamă a unor rari

prizonieri români scăpaţi din captivitate, modul barbar de cum se poartă bolşevicii cu prizonierii de război, ceeace duce poporul rus cu mii de ani în urmă, căci iată ce găsim în Souvenir de Crimée. „După atacuri se încheiau armistiţii pentru a se ridica răniţii şi înmormânta morţii. **In timpul cât corvezile de sanitari ridicau răniţii, ofiţeri ruşi şi francezi ieşeau din tranşee şi-şi vorbeau amical, îşi strângeau mâna înainte de a redeveni inamici;** la semnalul luptei fiecare îşi lua în grabă locul în tranşee şi canonada începea". Păzeşte, păzeşte", striga observatorul însărcinat să observe plecarea şi direcţia proectilelor inamice. La acest anunţ toţi din baterie erau atenţi; dacă proectilul inamic nu era periculos, observatorul striga: „Mult la dreapta", sau „mult la stânga" şi fiecare stătea liniştit. Iar dacă proectilul inamic era bine ţintit, observatorul striga „pentru noi", la care aviz toţi se refugiau în adăpostul cel mai apropiat. Şi această viaţă plină de emoţii se continua 24 de ore, cât ţinea serviciul de gardă din tranşee.

Optzeci şi şase de ani numai, şi câtă diferenţă în technica războiului şi ce paşi înapoi pe sufletul poporului rus, căruia bolşevismul iudaic i-a distrus şi pojjghiţa subţire, pe care civilizaţia de secole o aşternuse pe sufletul primitivului, întorcând pe Rus la sălbăticia omului primigenius. Căci în afară de multe alte schinguiri faţă de prizonierii inamici, bolşevicii îşi mutilează femeile şi copiii satelor lor proprii pentru ca luptătorul rus să creadă că inamicul e care comite aceste atrocităţi, şi să lupte mai hotărât contra armatei cuceritoare.

Cucerirea Sevastopolului.
16 Mai 1855.

In Martie 1855 moartea Impăratului Nicolae, nu pune capăt războiului ; fiul său Alexandru II, cu toate că avea un caracter mai pacific, se crezu obligat să continue războiul. El conta că lucrările de apărare ale cetăţii, care creşteau din zi în zi, sub activitatea generalului Totleben, vor constitui un obstacol de neînvins. Aliaţii în acest timp au primit şi ei întăriri. Trupele generalului Canrobert se ridicară la 76.000, dar oboselile şi neînţelegerile cu şeful armatei engleze făcură pe generalul francez să cedeze comandamentul armatei asediatoare.

Noul comandant, generalul Pélissier dădu atacului o vigoare care făcu posibilă cucerirea unui uvraj înaintat, movila Verde, (9 Iunie), şi cu toată nereuşita unui atac asupra Malakofului, la 18 Iunie, progresul asediului nu fu oprit. Un corp de armată piemontez, care s'a adăogat trupelor aliate, suportă primul şoc al armatei ruseşti, care încearcă să spargă liniile anglo-franceze trecând Cernaia, şi dete greş la podul dela Trakir (16 August). După un bombardament de trei zile, la 8 Septembrie, se dădu asaltul general, care nu reuşi decât la Malakof, unde trupele generalului Mac-Mahon se menţinură. Malakoful luat, Sevastopolul căzu şi el, Ruşii îl evacuară după ce-l incendiară.

Asaltul Malakofului.

Reduta Malakof un fel de cetăţuie din pământ, armată cu 62 piese de artilerie de diferite calibre, era stabilită pe un mamelon, care domina oraşul. Dela 18 Iunie lucrările activate şi noui baterii instalate prindea reduta într'un cerc de foc. La 1 Septembrie lucrările de apropiere ajunseseră la 25 de metri de Malakof, la 40 de metri de Micul Redan, 70 de metri de bastionul central. Englezii ajunseseră şi ei numai la 200 de metri de Marele Redan, din cauza naturii terenului stâncos, care nu permitea facerea tranşeelor mai aproape. La 5 Septembrie începu un bombardament teribil, ajutat de artileria vaselor de război. 814 tunuri franco-engleze băturâ uvrajele ruseşti timp de trei zile. La 8 Septembrie la prânz, focul încetă şi diviziile franceze ies din tranşee; gorniştii şi toboşarii sună atacul şi soldaţii se precipită asupra apărărilor inamicului. Lărgimea şi adâncimea şanţurilor cetăţii, înălţimea taluzurilor fac asaltul foarte greu, dar totuşi atacatorii ajung pe parapetul apărat de Ruşi, care în lipsă de puşti, se luptau cu ţepuşi, pietre, buloane, cu tot ce găseau. Trupele franceze pătrund în cetăţue şi drapelul francez e înfipt pe Malakof. Coloanele ruseşti revin la atac, iar bateriile inamice vecine bat cu îndârjire pe atacatori. Un atac francez dirijat pe stânga asupra fortificaţiilor oraşului şi bastionului central nu reuşeşte. Englezii şi ei după ce asaltează Marele Redan şi-l cuceresc îl pierd după câteva ore. Redanul cel mic e luat şi pierdut şi el de mai multe ori, dar în definitiv e evacuat de Ruşi. Mai mulţi generali au fost răniţi, printre ei şi generalul Bosquet. Cu toate asalturile disperate ruseşti, trupele franceze s'au menţinut în fortul Malakof. Mulţumită sosirii brigăzii Vinoy şi a generalului Winpfen cu zuavii lui, generalul Mac-Mahon putu să reziste tuturor asalturilor. După un ultim asalt Ruşii se retraseră către ora 5, făcând să explodeze toate minele preparate şi improvizând un pod plutitor pe triunghiuri de arbori, de 918 metri lungime, traversară rada ce-i ducea pe ţărmul Nord. Malakoful căzut, Sevastopolul era ca şi cucerit.

Victoria aceasta a costat pe aliaţi 5 generali ucişi şi mai mult de 7.000 de oameni scoşi din luptă, terminând un asediu la care armata asediată a avut 800 de guri de foc şi 80 de km. lungime de tranşee în teren stâncos.

Tratatul din Paris.

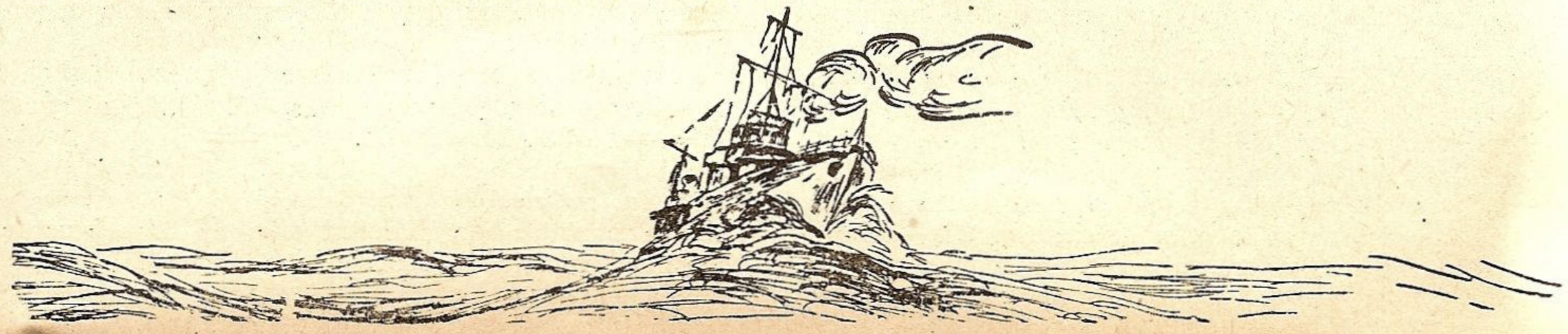
Asediul Sevastopolului termină această luptă dusă fără ură şi în mod cavaleresc. Congresul ce urmă ajunse la o pace semnată la Paris la 30 August 1856, prin care Rusia **renunţă la protectoratul asupra Ţărilor Române.**

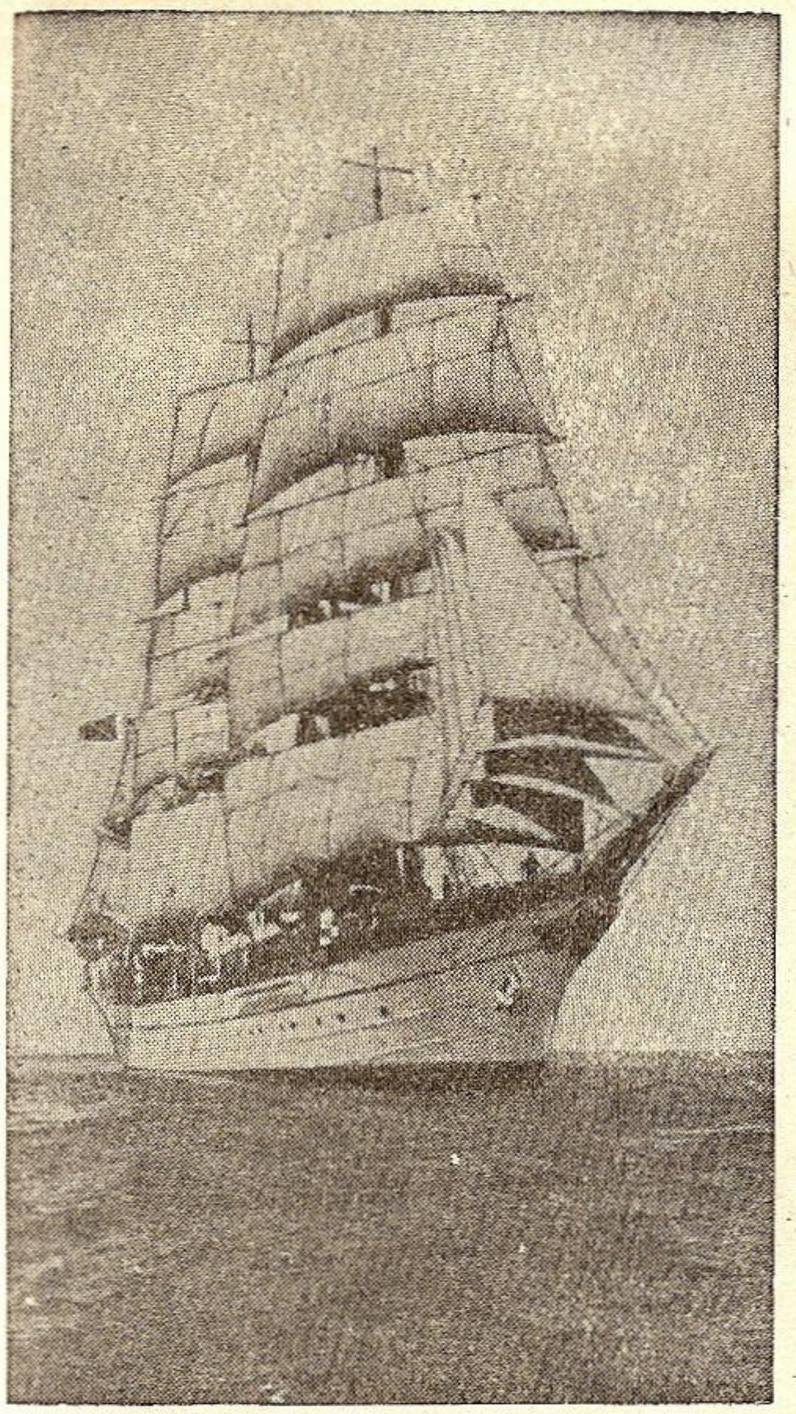
Navigaţia pe Dunăre a fost declarată liberă. **Rusia cedă Moldovei cele trei judeţe din sudul Basarabiei.** Marea Neagră a fost neutralizată, rămânând deschisă marinelor de comerţ a tuturor ţărilor, dar interzisă marinelor de război a ţărilor riverane, ori depărtate. Nici un arsenal militar sau maritim nu era voe să se ridice pe ţărmurile ei.

Rusia pierde orice pretext de a interveni în afacerile interne ale Turciei. Se anexă la tratat şi o convenţie între Franţa, Anglia şi Rusia, prin care insulele Aland din Marea Baltică nu puteau fi fortificate. Congresul din Paris mai stabili şi patru principii importante de drept internaţional; 1) desfiinţarea războiului de cursă; 2) pavilionul neutru protejează marfa inamicului, afară de contrabanda de război; 3) marfa neutră, în afară de contrabanda de război, nu poate fi capturată chiar când e sub pavilion inamic; 4) blokus-ul nu e obligator decât dacă poate fi ţinut efectiv. Ţările române, după părerea diplomaţiei, trebuiau să formeze două state deosebite. In ciuda conferinţelor şi protocoalelor ele se unirâ, şi în 1861 Turcia şi după ea şi celelalte puteri recunoscură unirea Moldovei cu Muntenia, preparându-se astfel formarea unui nou regat, a cărei armată luptând azi alături de marea armată germană, cucereşte Sevastopolul, îndepărtând astfel pretenţiile ruseşti dela gurile Dunării şi e probabil şi din Marea Neagră.

Din istoria Franţei
de Contr'Amiral C. NEGRU

August 1942





Nava şcoala „Mircea"

Ocolul Mediteranei făcut de nava-şcoală „Mircea" *)

(18)

„Călătoria are de scop să desăvârşească instrucţia practică a elevilor în cunoştinţele marinăreşti învăţate în şcoală şi să-i prepare în aprigа luptă cu marea pentru a le forma caracterele, a le desvolta curajul şi a-i iniţia în dominarea evenimentelor şi în conducerea oamenilor"

Din cuvântarea Domnului Comandant al Marinei Regale, după Serviciul Divin din ziua de 3 Iulie 1939.

31 August

Această zi de sfârşit de August se caracterizează prin navigaţia printre insulele Psara, Strati, Lemnos şi Mitylene. Data finală pentru intrarea noastră în Dardanele era 1 Septembrie şi distanţa foarte mică dela Psara la Capul Heles a fost mărită prin drumurile schimbate prin volte dela o insulă la alta.

Timpul în acea zi a fost puţin posomorât. Norii grei ai situaţiei internaţionale se abătuseră în parte şi asupra cerului. Vântul a continuat să sufle dela Nord mai întâi cu forţa 6 şi apoi cu forţa 5.

Pe la 10 h a trecut la Nord Nord-Est şi şi-a menţinut forţa 5. Când pe la 13 h a început să joace puţin între Nord şi Nord-Nord-Est forţa sa a scăzut la 3. La 17 h a trecut la Nord Nord-Vest şi forţa a început să se mărească aşa că în cartul 16 h — 20 h s'a înregistrat vânt forţa 4.

In cartul 20 h — 24 h direcţia vântului s'a apropiat mai mult de Nord şi după ce la 21 h a ajuns la forţa 5, a început să sufle mai încet şi a scăzut până la miezul nopţii la 3.

Marea în prima jumătate a zilei a fost agitată şi apoi a început să se liniştească. S'a menţinut totuşi „puţin agitată".

In atari condiţiuni atmosferice „Mircea" a navigat până la 8 h cu maşina şi după 8 h a continuat drumul numai cu vele şi făcând mai multe volte. Din acest motiv ziua de 31 August poate fi socotită şi ca una din cele cu mai mult randament în antrenamentul marinăresc.

Drumul Da = 351° luat la 23 h în ziua de 30 August s'a continuat până la 8 h 48 m. Numărul rotaţiilor la maşină era 90 şi viteza navei de abia 3 noduri. La 2 h 10 m s'a văzut prin tribord farul dela Port Sigri. Cu acest far şi cu cel dela Psara s'a verificat punctul navei tot timpul cartului 0 h — 4 h.

La 5 h s'a mărit numărul rotaţiilor la maşină până la 120. Viteza a crescut deabia 3,4 noduri. Pentru a se obţine o viteză mai mare, la 7 h 20 m s'a pus „toată forţa" şi în acest caz viteza era abia 6,2 noduri.

La 8 h 48 m „Mircea" avea la travers tribord farul Sigri şi distanţa la far era de 8 Mm. In acest punct s'a schimbat drumul şi s'a luat Da = 275°, s'a stopat motorul şi s'au întins velele.

Singurele vele neîntinse erau doar rândunicele.

Punctul navei în cartul 8 h — 12 s'a verificat prin relevmente la Mitylene şi Strati. La 11 h 30 m era în vedere şi Skyros.

La 12 h 45 m s'a dat „la posturi pentru manevra velelor" şi s'a făcut „volta în vânt". Vântul era în acest timp cam slab — forţa 3 — şi viteza navei mică. O altă manevră de întoarcerea navei s'a făcut la 13 h 30 m; de data aceasta însă cu „volta sub vânt".

Drumul navei „cu vânt strâns" după această voltă era Da = 90° şi „Mircea" avea absolut toate velele întinse.

Viteza sa era 4,8 — 5,5 noduri. Vântul slab şi cu mici jocuri a făcut ca şi nava să joace continuu pe diferite drumuri. Astfel la 15 h 30 m drumul era Da = 92°. Peste şapte minute era Da = 79°. La 15 h 45 m era Da = 75°.

In drumurile acestea, nava mergând spre Est Nord Est a apărut din nou la 15 h 45 m prin tribord Mitylene.

In cartul 16 h 20 m drumul a fost ca medie Da = 68°.

In jurul acestui cap s'au făcut jocurile navei în funcţie de folosirea la maximum a vântului.

Vântul, după cum s'a spus mai sus, a crescut şi cu el viteza navei a ajuns la 7,5 noduri.

Către ora 17 h 30 m „Mircea" era într'un punct din care se vedeau în bune condiţiuni insulele Mitylene şi Strati şi Capul Baba de pe Coasta Asiatică.

La 19 h 30 m s'a dat „la posturile de manevră" şi s'au strâns velele superioare. O nouă „voltă în vânt" a fost făcută la 20 h 30 m şi s'a luat drumul Da = 310°.

Rafalele de vânt din ce în ce mai puternice biciuiau pânzele lui Mircea. In aceste condiţiuni atmosferice s'au strâns sburătorii şi vela picului.

Cu ultimele raze de lumină ale farului Sigri, care a dispărut sub orizont la 23 h 10 m, s'a făcut punctul navei.

Cinci minute mai târziu strălucea pe apa infinită şi plină de unda de lumină a lunei, farul dela intrarea în baea Mudros.

Nava Şcoală Mircea se găsea în miezul nopţei de 31 August în drum spre baea Mudros în punctul $\varphi = +39° 36'$; $\lambda = 25° 32$.

1 Septembrie.

Din punctul dela sfârşitul zilei de 31 August s'a continuat mersul în acelaş drum Da = 310° până la

2 h. Vântul continua să bată dela Nord Nord-Vest şi era în continuă scădere.

Nava cu murele la tribord şi velatura rămasă la 21 h în ziua de 31 August, se mişca cu viteză foarte redusă.

Cerul senin şi marea „puţin agitată" dădea un ansamblu de linişte.

Veştile din lumea largă erau însă din acelea, care făceau ca şi cei mai optimişti să privească răsboiul ca inevitabil.

La 1 h 30 m s'a făcut motorul gata şi s'a strâns velastraiul randei.

La 2 h s'au strâns şi celelalte vele ce deabia mai erau adiate de vânt, s'a pus maşina „pe drum" şi s'a luat Da = 67° pentru a se pune capul pe intrarea în Dardanele.

In acest timp vântul continua să bată dela Nord Nord-Est, însă forţa lui crescuse şi ajunsese la 4.

Verificarea punctului navei în acest drum s'a făcut cu farurile Plako şi Poneute; nava trecea deaçum printre insulele Imbros şi Tenedos.

Viteza navei era deabia 5,3 noduri. In istoricul Navei Şcoală „Mircea" cartul 8 h — 12 h din ziua de 1 Sept. va ocupa un loc, care va avea oricând valoarea unui document de istorie universală.

Ciclonul despre care se vorbea de câteva zile cu înfrigurare, se deslănţuise în dimineaţa acestei zile de la ora 5 h 30 m.

Cu aceste veşti „Mircea" a intrat la 10 h 25 m în Dardanele, purtând la catarg numirea sa din codul internaţional.

Când „Staţiunea de semnalizare" dela mal a zărit semnalul, el a fost coborît şi nava şcoală a început navigaţia pe drumuri practice.

Vântul gira spre Est. La 11 h era Nord-Est cu forţa 3 şi cu tendinţă de creştere. La 17 h a trecut la Est curat şi avea forţa 5. Această direcţie şi forţă şi-a menţinut-o până către miezul nopţei, când a început să treacă spre Nord şi să slăbească.

Cerul tot timpul senin.

Apa mărei în Strâmtori era calmă. Pe măsură ce înaintam spre Marmara se încreţea. Dela 17 h a devenit din nou „agitată" fiindcă vântul dela Est o răscolise.

La 13 h 05 m am trecut la Ceanak. O şalupă a serviciului sanitar turc a acostat pentru formalităţile sanitare.

La 14 h 07 m am trecut la Nagara. Elevii au privit şi executat schiţe tot timpul navigaţiei prin Dardanele.

„Mircea" a trecut la 16 h 37 m travers de Galata Burnu şi la 17 h 20 m travers de Galipoli.

Din acest moment „Mircea" a intrat în Marea de Marmara. După stabilirea punctului cu Galipoli şi Hara Burnu s'a luat drumul Da = 80°. Mai apoi s'a venit în Da = 60° în timp ce nava ieşea din Dardanele am întâlnit la 19 h 20 m Motonava „Basarabia" în drum contrariu nouă.

In drum Da = 60° viteza navei era de 6,7 noduri.

La 21 h 30 m era în vedere farul dela Kairsiz-Ada. Prin verificarea continuă a punctului s'a stabilit un curent, care împingea nava către stânga. Din acest motiv s'a luat Da = 65°. Cam în timpul apariţiei farului Kairsiz-Ada s'a pus în funcţiune „giro compasul".

La 22 h 28 m la travers babord era farul Hora şi la 23 h 15 m la travers tribord era farul Kairsiz-Ada. Distanţa la aceste din urmă era de 3 Mm. Din punctul stabilit la 23 h 15 m s'a luat Da = 78°.

In miez de noapte cu lună plină, când în prova navei se întindea spre Est fără sfârşit Marmaraua punctul navei era $\varphi = +40° 42'$; $\lambda = 27° 34'$.

In acelaş timp veşti din lumea întreagă anunţau intrarea trupelor germane în Polonia şi mobilizare generală în Franţa şi Anglia.

2 Septembrie.

Vânt slab când dela Nord Nord-Vest, când dela Nord Nord-Est, când dela Nord. Forţa lui a variat între 2 şi 3 la început şi apoi a scăzut în dimineaţa zilei sub unu.

Către seara de 2 Septembrie nu mai era nici adiere de vânt.

Cerul a fost în general senin şi nopţile cu lună plină dela plecare s'au repetat ca un semn de bun augur şi la sosire.

Marea calmă tot timpul.

In atari condiţiuni atmosferice nu era posibilă o navigaţie cu vele. „Mircea" trebuia să îşi continue drumul în zumzetul motorului.

Tot timpul s'au ţinut la maşină 160 rotaţii şi s'a mers în medie cu 8 noduri.

Drumul navei a continuat să se menţină Da = 78° în cartul 0 h — 4 h au trecut prin ambele borduri ale lui Mircea diferite vapoare de comerţ.

La 0 h 13 m farul Fanar-Adasi era în vedere şi la 0 h 45 m s'a văzut şi cel dela Eukli.

La 0 h 58 m a fost relevat la travers tribord şi la distanţă de 5,5 Mm. farul Fanar-Adasi.

Peste aproape o oră Eukli a fost la travers la distanţa de 11,7 Mm. Şi în cartul 4 h — 8 h nave comerciale au continuat să treacă pe lângă noi; unele mergeau spre Dardanele, altele spre Bosfor.

Către dimineaţă erau în vedere St. Ştefano şi Insulele Prinkipo. In acelaş drum Da = 78°, la 7 h 46 m am avut la travers babord farul Sf. Ştefano la distanţă de 2,5 Mm.

Din acest punct s'a luat Da = 55° şi la 9 h am intrat în Bosfor.

Elevii fuseseră trecuţi dela 8 h pe punte pentru a lua schiţe şi a privi minunata panoramă a portului şi oraşului, care sub numele de Bizanţ, Constantinopol, Ţarigrad şi Istambul străjueşte de 2500 ani calea îngustă a Bosforului.

Pe drumuri practice şi defilând prin faţa mult căutatelor coline şi staţiuni de pe malurile Anatoliei şi Rumeliei, la 12 h „Mircea" şi-a făcut intrarea în Marea Neagră.

La 12 h 15 m Distrugătorul „Mărăşti", cu care eram în legătură radio-telegrafică, a fost în vedere în direcţia Nord-Est.

„Mircea" avea în acel timp drumul Da = 354°.

La 13 h s'a luat Da = 1° punându-se capul pe N. M. S. „Mărăşti".

La 13 h „Mărăşti" a luat drum paralel cu „Mircea" relevment prova babord; era însă încă departe.

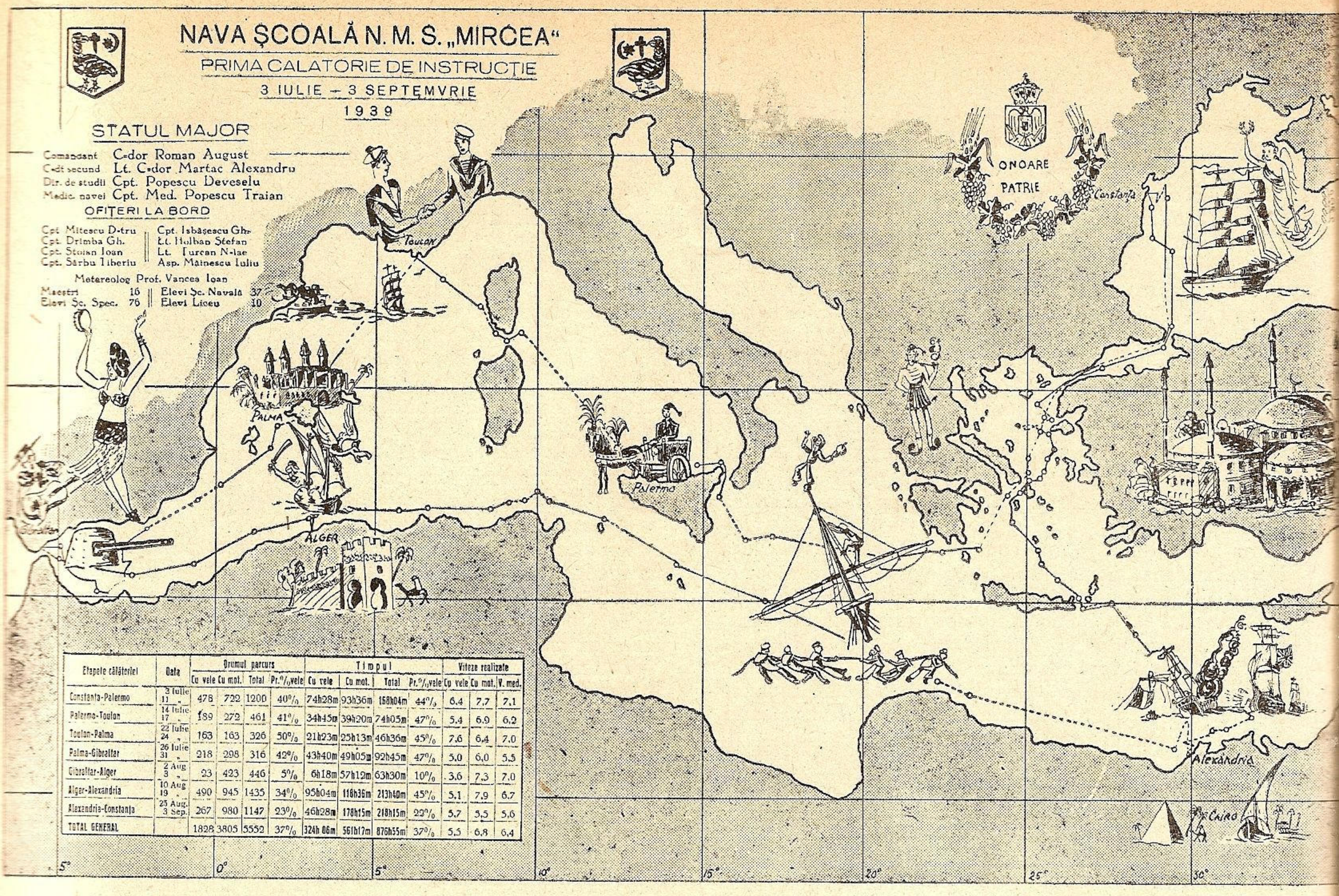
După o jumătate de oră nava şcoală a trecut travers de farul plutitor dela intrarea Bosforului.

De abia la 14 h 50 m ne-am apropiat suficient de „Mărăşti" şi în acest moment ni s'a dat semnalul „bine aţi venit" la care s'a răspuns cu „mulţumiri" şi „bun găsit".

Cu N. M. S. „Mărăşti" în escortă Nava Şcoală „Mircea" şi-a continuat drumul în Da = 1°. Nave de comerţ apăreau din timp în timp cu drumuri spre Bosfor.

Veştile la radio erau apăsătoare ca plumbul. Din fiecare cuvânt spus se desprindea o atmosferă de răsboi în vestul Europei.

Pe întinsul mărei luna îşi scălda splendoarea de lumină în apă şi îşi arunca săgeţile prin arboradă



Etapele călătoriei	Data	Drumul parcurs				Timpul				Viteze realizate		
		Cu vele	Cu mot.	Total	Pr.%/vele	Cu vele	Cu mot.	Total	Pr.%/vele	Cu vele	Cu mot.	V. med.
Constanta-Palermo	3 Iulie 11 „	478	722	1200	40%	74h28m	93h36m	168h04m	44%	6.4	7.7	7.1
Palermo-Toulon	14 Iulie 17 „	189	272	461	41%	34h45m	39h20m	74h05m	47%	5.4	6.9	6.2
Toulon-Palma	22 Iulie 24 „	163	163	326	50%	21h23m	25h13m	46h36m	45%	7.6	6.4	7.0
Palma-Gibraltar	26 Iulie 31 „	218	298	316	42%	43h40m	49h05m	92h45m	47%	5.0	6.0	5.5
Gibraltar-Alger	2 Aug 3 „	23	423	446	5%	6h18m	57h12m	63h30m	10%	3.6	7.3	7.0
Alger-Alexandria	10 Aug 19 „	490	945	1435	34%	95h04m	118h36m	213h40m	45%	5.1	7.9	6.7
Alexandria-Constanta	25 Aug. 3 Sep.	267	980	1147	23%	46h28m	178h15m	218h15m	22%	5.7	5.5	5.6
TOTAL GENERAL		1828	3805	5552	37%	324h 06m	561h17m	876h55m	37%	5.5	6.8	6.4

şi greementul lui „Mircea". Aceeaş noapte feerică dela 3 Iulie când mergeam spre Bosfor.

In miez de noapte punctul navei era $\varphi = +42^{0}\,50'$ $\lambda = +29^{0}\,10'$.

3 Septembrie.

Vântul a început din nou să adie. El a trecut iarăşi la Nord Nord-Vest. Pe măsură ce se apropiau zorile, creştea şi puterea lui. La 2 h era forţa 2. Tot 2 era şi la 4 h. Speranţele de a întinde velele s'au spulberat, fiindcă la 7 h mai mult nu era decât era. Anemometrul a înregistrat forţa 0.

La 9 h direcţia vântului s'a schimbat, a trecut la Nord Nord-Est şi a continuat să gireze tot timpul zilei spre Est.

Forţa lui s'a menţinut mai tot timpul 1. Marea era calmă şi cerul senin. „Mircea" a continuat să îşi menţină drumul Da = 1° până la 3 h 50 m, când s'a luat Da = 338°.

In babordul navei înapoia traversului, naviga în acelaş drum şi la distanţă de 500 metri N. M. S. „Mărăşti".

La 4 h 05 m s'a schimbat din nou drumul şi s'a luat Da = 295°. Maşina s'a pus jumătate.

La o jumătate de oră după schimbarea drumului, a trecut prin prova, în drum Constanţa, Motonava „Transilvania", iar „Mărăşti" a luat drumul spre larg trecând la tribord prin pupa noastră.

In zori de zi Kaliacra şi Şabla erau în vedere şi cu ajutorul lor s'a făcut punctul.

La 7 h 05 m s'a luat Da = 0°. In acest drum s'a continuat navigaţia spre Constanţa cu viteza redusă de 5,7 noduri.

La 8 h 47 m „Mircea" era travers Şabla. De acum nava şcoală naviga dealungul coastei noastre.

Mangalia, Tuzla, Carmen Sylva defilau prin babordul nostru.

La bordul navei curăţenia generală şi pregătirea pentru primirea la bord a celor care vor primi nava pe mal în portul Constanţa.

Nava Şcoală „Mircea" a intrat în portul Constanţa, după exact 9 săptămâni de călătorie pe mări şi departe de ţară.

Incă dela 14 h „Mircea" avea capul pe Cazzino. La 14 h 30 m a început manevra de sosire. Portul plin de lume.

Nava a acostat cu tribordul la dana 4. Manevra de sosire a fost gata la 15 h. Din acest moment eram staţionari în portul nostru Constanţa.

II. *Staţionarea.*

Imediat ce scara a fost aruncată la mal — ora 15 h Comandantul navei a părăsit bordul şi s'a dus la Distrugătorul Regina Maria unde s'a prezentat D-lui Vice Amiral Bărbuneanu, Comandantul Marinei Regale.

La 15 h 30 m a venit la bord Domnul Vice Amiral Comandant al Marinei. Echipajul era la front şi printr'o scurtă cuvântare Domnul Comandant al Marinei Regale a urat bun venit ofiţerilor, maeştrilor, elevilor şi trupei şi a pomenit de felul minunat cum s'a desfăşurat călătoria.

După această primire oficială a urmat în fine primirea plină de emoţie a familiilor.

De acum orele nu mai erau numărate ca mai înainte şi ştirile de război dela radio nu mai aveau nicio noimă.

La 17 h 10 m Domnul Vice Amiral Comandant al Marinei Regale a părăsit bordul navei.

Şi rând pe rând au plecat şi alţi din cei care au venit. In port era lume multă care se înmulţea mereu, venind dinspre locul de plimbare dela Cazino, în timp ce dela navă permisionerii din bordul liber plecau către oraş.

Din ziua de 4 Septembrie „Mircea" a intrat într'un program de lucrări pentru încheerea primei lui campanii de instrucţie.

SISTEMUL CONVOAELOR

de Cpt. GHEORGHE COSTEA

Sistemul convoaelor este utilizat din nou pe o scară întinsă de Anglia pentru aprovizionarea sa de peste mări.

In ce constă acest sistem? Vasele de comerț nu navigă izolat ca în timp de pace, ci se adună mai multe în un singur port, de unde pornesc spre destinație sub protecția puternică a unităților navale de luptă destinate a le apăra contra tuturor atacurilor inamice.

Sistemul convoaelor a fost întrebuințat cu mult succes de Anglia în războiul trecut. Dar convoacle nu sunt o inovație a războiului trecut. Ele au fost utilizate în aproape toate războaile navale, ce au avut loc dela Atenieni și Romani care le utilizau pentru siguranța transporturilor de aprovizionare.

Atenienii au trebuit să depună armele în fața Spartanilor când aceștia au distrus navele de război ce trebuiau să asigure transporturile de cereale.

Apoi sistemul convoaelor a jucat un rol important în evul mediu, când transporturile prețioase de aur și argint ce se efectuau spre porturile portugheze și spaniole erau expuse în drum atacurilor piraților.

Deasemenea orașul Hamburg introduce de timpuriu sistemul convoaelor protejate. Astfel în 1678, când amiralul Karpfanger primi misiunea să protejeze navigația hamburgheză contra corsarilor lui Ludovic XIV, recurse la convoae protejate de nave de luptă.

Marina engleză a întrebuințat sistemul convoacloг grupând vasele de comerț în număr mare sub escorta navelor de război. După un act din 1798, reînnoit în 1803, vasele de comerț de o anumită categorie nu aveau voe să navige izolat. Intrebuințarea convoaelor era practica curentă în războaiele maritime înainte de 1793. Ele au avut întotdeauna succesul dorit și aceasta din motivul că nu exista o armă submarină și nici o armă aeriană. Deasemenea convoaele de pe vremea navigației cu vele cuprindeau numeroase vase comerciale puternic înarmate, ceeace mărea puterea de apărare a convoiului.

Prin apariția armei submarine eficacitatea sistemului convoaelor este micșorată, căci inamicul atacator nu mai este vizibil. Comandanții și echipajele vaselor din convoiu și a navelor escortatoare au acum de-afacc cu un inamic, ce nu se vede și a cărui apariție trebue să fie așteptată de pretutindeni și la orice oră.

In războiul trecut Anglia desvoltase sistemul convoaelor și se ajunsese fără îndoială la o anumită perfecțiune, cu toate că la începutul războiului se găsise sistemul impracticabil sub pretextul că vasele de comerț nu sunt capabile să manevreze în formație și că nu sunt suficiente nave de război să le excorteze.

Primele convoae s'au organizat în Martie 1917, între Anglia și Franța pentru transportul cărbunilor și au funcționat cu o imunitate aproape perfectă. Din 8825 de vase ce au navigat în convoiu între Martie și August 1917 numai 14 au fost pierdute. Apoi s'a stabilit convoiul scandinavic în Aprilie 1917 și rezultatele obținute fură deasemenea bune. In luna Octombrie sistemul a fost introdus și în Mediterana, după ce se stabiliseră încă din Mai convoaie între America și Europa.

Trebue de menționat că sistemul convoaelor în războiul mondial trecut, a fost introdus ca mijloc de apărare contra armei noui submarine, spre deosebire de războaiele maritime anterioare, când ele constituiau mijlocul de apărare contra navelor de suprafață.

Contra noii arme, ele n'au asigurat o securitate absolută, dar au schimbat complect tendințele și metodele războiului submarin.

Numărul vaselor scufundate a scăzut simțitor dela punerea în aplicare a sistemului de convoae, și se poate afirma cu toată siguranța că datorită lor Anglia a câștigat războiul trecut.

Care este situația în acest război? După afirmația precedentă ar rezulta că Anglia poate câștiga războiul dacă sistemul convoaelor ar reuși să realizeze ceeace a realizat în cursul războiului trecut. Da! Dacă ar realiza! Dar în războiul trecut condițiunile de adunare a vaselor ce formau convoiul, conducerea lor spre apele naționale și descărcarea mărfurilor erau mult ușurate de situația de atunci, care în acest război nu mai este aceeaș.

In războiul 1914—18 Anglia avea ca aliați întreaga lume. Putea să-și adune transporturile sale aproape în toate porturile mari ale pământului, putea relativ cu mai multă siguranță să le aducă peste Atlantic, ca urmare a flotei sale de război mult mai puternică decât acum. Pentru descărcarea vaselor puteau utiliza toate porturile franceze depe coasta Atlanticului, ceeace astăzi nu mai este posibil. Natural că și astăzi pot utiliza ca loc de adunare pentru convoae porturile Australiei și a Occanului Indian, Rio de Janeiro, New-York, Sierra Leone, Halifax, etc., dar în condițiuni mult mai grele, dat fiind că aceste porturi sunt foarte departe de locul de descărcare.

In războiul actual și după pierderile de tonaj suferite de Marea Britanie, nu se mai poate face ca acum 25 de ani, o alegere după mărime și viteză a vaselor ce alcătuiesc convoiul, ci vasele sunt întrunite în convoiu cu tonaje și viteze diferite. Ori marele dezavantaj al sistemului convoaelor este că vasul cu cea mai mică viteză, impune viteza sa întregului convoiu de 20—40 și chiar 80 vase. Dacă de exemplu într'un convoiu o motonavă modernă poate merge cu 16—18 noduri, această viteză nu poate fi pusă în valoare dacă în acelaș convoiu sunt vase vechi cu 7 mile pe oră; întregul convoiu va trebui să navige cu 7 mile pe oră. Rezultă o considerabilă pierdere de timp, care în situația actuală a lipsei tonajului necesar aprovizionării este foarte mult simțită de Anglia.

In situația actuală sistemul convoaelor mai prezintă și alte dezavantaje în întrebuințarea lor:

1) Imobilizarea unei considerabile părți a forțelor navale ușoare, în special distrugătoare.

2) Blocarea porturilor de descărcare prin numeroasele vase din convoiu.

3) Pericolul de coliziune la un eventual atac submarin.

4) Greutatea în manevră.

5) Pierderea de timp prin navigația către porturile de adunare prestabilite și așteptarea acolo până se adună toate vasele.

6) Pauzele mari de activitate prin așteptări îndelungate pentru încărcare.

Aceste greutăți și dezavantaje a sistemului de convoac existau și în războiul trecut dar nu într'o măsură atât de acută.

Pierderea porturilor franceze dela Atlantic și din canalul Mânecii, puternicile atacuri aeriene germane asupra navigației britanice și a centrelor de aprovizionare, fac ca pentru navigația engleză canalul Mânecii

să fie aproape de netrecut; Marea Mediterană considerată ca cea mai sigură a devenit cea mai nesigură, apoi greutăţile de transport şi depozitare din interiorul Angliei, toate acestea sunt greutăţi specifice numai acestui război, care îngreuiază considerabil sistemul convoaelor. La acestea se mai adaugă şi arma submarină germană, utilizată cu totul altfel ca în războiul mondial trecut, când o politică şovăelnică a întârziat prea mult războiul submarin fără restricţiuni. Astăzi războiul total contra Angliei şi a aliaţilor săi este dela sine înţeles. Contrablocada realizată prin războiul submarin atinge nervul de viaţă al Angliei şi aprovizionarea cu hrană, combustibil, şi material de război se face din ce în ce mai greu.

Faţă de vasele comerciale navigând izolat, convoiul escortat are avantajul că nu poate fi atacat de artileria submarinelor, ci numai de torpilele acestora. Acest avantaj nu contrabalansează dezavantajele semnalate mai sus.

De sigur că un convoiu are o bună protecţie prin escadrele de luptă ce îl însoţesc. Dar acestea nu reuşesc, după cum au dovedit-o ultimele distrugeri de convoae de către submarinele şi aviaţia germană, să-l facă eficace sută la sută; cu alte cuvinte sistemul convoaelor nu mai reuşeşte să asigure aprovizionarea Insulei Britanice cu hrană şi materii prime necesare războiului.

Cu toate aprovizionările făcute înainte de declanşarea ostilităţilor, Marea Britanie depinde şi astăzi în mare măsură de transporturile de peste mări. Iată câteva cifre care confirmă această dependinţă:

Importurile engleze pentru necesităţile războiului.

	t. pe an		% consum
Alimente	22	mil.	70
Ulei mineral	11	„	95
Lemn	13	„	90
Cauciuc	0,25	„	100
Meta e neferoase	0,75	„	95
Mineuri	6	„	—
Fire de ţesut	1,5	„	—
Minereuri de fer			30
Lână			75
Bumbac			100

Aceste necesităţi de aprovizionare obligă Anglia la utilizarea convoaelor şi pentru protecţia lor e nevoită să sacrifice totul. Un exemplu este celebrul schimb făcut cu Statele-Unite, când pentru 50 de distrugătoare vechi, Anglia a arendat pe 99 ani cele mai multe din bazele sale navale şi aeriene aflate în emisfera vestică. Chiar cu riscul pierderii prestigiului printre aliaţi, cu toate pierderile de tonaj şi nave de război suferite, Marea Britanie este obligată să continue cu sistemul convoaelor pentru a-şi asigura alimentele şi aparatele de luptă.

Dar o îngreuere foarte importantă pentru convoae este faptul că astăzi, spre deosebire de 1914—18, întreaga coastă Europeană, dela capul Nord şi până la graniţa spaniolă, se află în mâinele germanilor. Asta înseamnă că atât forţele navale germane, cât şi cele aeriene dispun de numeroase puncte strategice pentru operaţiuni fructuoase contra navigaţiei engleze. Liniile de navigaţie importante cu porturile de plecare şi sosire a convoaelor (Liverpool, Pembroke, Bristol, Plymouth, Glascow, Belfast, etc.) se află incluse în raza de activitate a armei aeriene germane, care prin bombardamente de distrugere a magaziilor de depozitare şi a dispozitivelor de descărcare a îngreuiat şi mai mult funcţionarea normală a convoaelor. Ori, aprovizionarea Insulei cu alimente şi material de război este o problemă de transporturi de da a cărui rezolvare în viitor contra blocadei germane depinde soarta războiului.

Anglia a trebuit să suporte în acest război cele mai mari surprize. Vechiul drum pe la Capul Bunei Speranţe a trebuit să fie reluat. Statele-Unite nu numai că au luat pe cont propriu serviciile de navigaţie engleze din Pacific şi Oceanul Indian, dar au slăbit şi influenţa politică britanică din emisferul vestic, Orientul apropiat şi cel îndepărtat. Sistemul convoaelor nu mai este astăzi posibil fără ajutorul american.

Cu toate acestea convoaele nu mai pot avea succesul din trecut şi contrablocada germană a început să-şi arate efectele. Cu tot sistemul de convoae, în care Marea Britanie şi-a pus toate speranţele, aprovizionarea Insulei este în mare măsură compromisă.

Marinarul şi nava lui

de Lt. C-dor VERBICEANU PAUL

Pentru marinari, nava de război sau vaporul de comerţ pe care este îmbarcat înseamnă însă-şi viaţa lui.

Sufletul omului de mare s'a identificat cu atmosfera interioară a navei sale ; inima lui bate la unison cu pulsaţiile turbinei sau cu rotaţiile elicei, iar viaţa marinarului se confundă mai întotdeauna cu existenţa vaporului său.

Când vine dela uscat şi când a făcut primul pas pe bordul navei sale, navigatorului i se pare că s'a întors dintr'o lungă călătorie, plicticoasă prin chiar varietatea prea mare, zgomotul prea accentuat şi acceleraţia prea vie a unei petreceri fie numai de o zi la uscat şi că, însfârşit, a ajuns cu bine acasă.

Este drept că, după luni de zile de navigaţie, marinarul — atom între două infinituri — nu şi-a putut stăvili privirea decât pe cercul îndepărtat al orizontului, pe ochii de argint ai nopţii sau pe creasta înspumată a unui val, după care urmează altul şi altul la fel.

Deaceia el e doritor să debarce la uscat, dar odată ajuns acolo, doreşte vaporul, cum oricare cetăţean terestru îşi doreşte căminul.

Acasă la el, adică la vapor totul este familiar. Puntea pe care calcă sonor, este o tovarăşe veche, cu care şi-a petrecut cei mai frumoşi ani ai tinereţei sale ; scara pe care se urcă spre comandă îi este o caldă prietenă, a cărei balustradă o pipăe cu o senzaţie plăcută. Iar cabina în care locueşte, unde visează, sau cade obosit după serviciul de cart, îi este mai scumpă decât budoarul cel mai somptuos.

Pe orice apă sau în orice port al globului vaporul este îmbrăţişat de marinar cu privirea cea mai afectuoasă.

Catargul, — semnul de exclamaţie al navei, în ale cărei paranteze — prova şi pupa — marinarul se închide ca o literă anonimă vie în epopeea mării, catargul, această săgeată pornită din însăşi inima vaporului şi îndreptată către infinit, în semn de avânt spre înalte năzuinţi, este pentru marinar un frate de cruce şi de arme.

In brăţările care-i leagă sarturile sunt ferecate toate idealurile sale, iar pavilionul de război, care-i flutură falnic în vârf sau la vergă, este simbolul dârzeniei şi vitejiei, pe care marinarul o desfăşoară zi de zi şi clipă cu clipă, în lupta acerbă cu elementul deslănţuit sau cu duşmanul neîmpăcat, luptă în care el trebue să biruiască sau să moară în braţele mării, care i-a fost leagăn, care l-a crescut şi care îl primeşte iar, ca o mamă bună, pentruca după ce şi-a făcut datoria pentru Patrie şi pavilionul navei sale, să doarmă liniştit, în simfonia ei etern legănătoare.

TURISMUL NAUTIC *)

de CĂLIN EUGEN BOTEZ

DACĂ în multe a fost Domnul darnic cu acest binecuvântat pământ românesc, în puţin l-a dăruit mai desăvârşit şi mai minunat ca în apele ce-l străbat şi-i udă marginile.

Aceiaşi armonie ce domneşte în înfăţişarea solului îi împarte şi apele prin toate colţurile acestui pământ şi nu există regiune caracteristică a ţării care să nu cuprindă în peisajul său, sub unul din nenumăratele sale aspecte elementul proteic : apa.

Dela ciobul de cer al lacului de munte încastrat în feeria peisajului carpatisc, până la pânza albastră a Mării Negre, oglindă a nesfârşitului, apa se găseşte mereu prezentă, mereu alta, după cum şi uscatul îşi schimbă înfăţişarea ; mereu aceeaşi totuşi, prin însuşirile ei eterne de tainică împărţitoare a vieţii şi neîntrecută architectă a priveliştilor.

De aceea rare sunt şi regiunile în care să nu poţi pătrunde pe calea apei, fie lăsându-te pe şuvoiul înspumat al râurilor de munte sau pe firul leneş al celor de şes, fie plutind pe unda puternică a fluviilor sau pe faţa lucie a lacurilor şi mării.

O să trecem cu o fugară privire peste apele ţării care îngădue plutirea celor ce vor să practice acea drumeţie mai sănătoasă între toate drumeţia pe apă, sau cum i se mai zice, turismul nautic.

Să începem cu Mureşul, acest adevărat „râu al Ardealului". El străbate ţara pe aproape 600 km. şi apele sale, când leneşe de lărgimea luncii, când iuţite de strânsura munţilor te poartă prin feluritele privelişti ale pământului Transilvaniei, trecând prin Alba-Iulia, cetatea domnească, pe sub zidurile Devei şi prin Arad. Din afluenţii lui îngădue plutirea Târnavele ce se unesc la Blaj, după ce trec pe sub burgul medieval al Sighişoarei şi prin Mediaş.

La graniţa de Vest, Timişul şi Bega canalizată îşi poartă apele prin sate bogate bănăţene şi prin Timişoara, oraşul cu apuseană înfăţişare.

Jiul e navigabil pentru uşoare ambarcaţiuni de sport

*) Conferinţă ţinută la Radio-Bucureşti, în ziua de 15 Iulie 1942, în cadrul Universităţii Radio.

O podoabă
în casa fiecărui membru

Cadoul
cel mai frumos pentru prieteni

CALENDARUL

LIGII NAVALE ROMÂNE

executat artistic în 7 culori după originalul d-lui pictor Comandor D. Stiubei.

Doritorii îl pot avea trimiţând centralei suma de lei 120 sau adresându-se filialelor sau căpităniilor de porturi.

pe o lungime de 200 km. trecând prin Tg. Jiu şi Craiova. Cursul său însă e capricios şi întrerupt dese ori de zăgazuri.

Oltul cu cei ai săi 550 km. e râul ideal pentru turismul de apă, prin uşurinţa condiţiilor plutirii pe el şi felurimea priveliştilor ce unda sa deapănă în ochii drumeţului care-i coboară cursul.

Navigabil chair dela fruntaria de azi a ţării, lângă Braşov, Oltul îşi poartă apele bogate ţinând mereu în vedere meterezul argintat pe culmi a munţilor Făgăraşului, până când se hotărăşte să înfrunte muntele spre a-şi croi drumul spre Dunăre. Dela Boiţa, străjuită de cetatea Turnului-Roşu, până la zidurile Coziei stăpânite de umbra lui Mircea, cale de 47 km., răsbate Carpaţii modelând valea sa ca un meşter neîntrecut al peisajului, care de nicăeri nu poate fi mai înţeles şi admirat ca depe unda sa puternică şi repede, şi care cere oarecare îndemânare spre a fi înfruntată în unele locuri, ca spre pildă în rapidele dela Călimăneşti. Scăpat din munţi trece prin pitoreasca aşezare a Râmnicului-Vâlcii, pe sub dealurile Drăgăşanilor, pe lângă Slatina şi se varsă în Dunăre lângă Turnu-Măgurele.

Râurile Munteniei, Argeşul, Dâmboviţa şi Ialomiţa, deşi au apă destulă pentru plutirea bărcilor de turism, au totuşi un curs mai curând monoton, cu firul leneş, des întrerupt de zăgazuri, şi apa mâloasă în care se scaldă bivolii. Apropierea însă de Capitală şi lucrările de canalizare ce fără îndoială nu vor întârzia, le vor face într'un apropiat viitor preţioase artere de viaţă nautică.

Ce este Mureşul pentru Ardeal este Siretul pentru Moldova. Navigabil pentru bărci încă dela Lespezi, adevărata sa scoborîre e bine să înceapă cu cea a Bistriţei dela Vatra-Dornei.

Unda ei învolburată tae chei de neîntrecută frumuseţe răsbind prin pieptul de piatră a muntelui ce-i lasă praguri şi colţuri de stâncă în cale, în jurul cărora şuvoiul se sbate şi fierbe. Coborârea Bistriţei e cea mai grea dar şi cea mai frumoasă din ţară. Pentru cei care nu se încumetă a înfrunta prin propriile lor puteri, şi prudenţa nu e niciodată destul de mare când e vorba de Bistriţa, scoborârea pe plute mânate de dibaci plutaşi le îngădue o navigaţie mai sigură.

Vijelioasă la început, ca toate râurile când sunt tinere, unda Bistriţei se domoleşte şi după ce trece prin Piatra Neamţului se uneşte lângă Bacău cu Siretul, adevăratul făurar al priveliştii moldoveneşti cu dealuri line, lunci bogate şi vechi aşezări răzăşeşti străjuite de cucernicile zidirii ale voevozilor.

Prutul e navigabil pe mai bine de 800 km. începând încă înainte de Cernăuţi. Cursul lui e capricios, avut în coturi şi nu prea variat. Plutirea pe el e însă uşoară prin apa bogată şi mersul lent, plin totuşi de ochiuri şi bulboane. Dela Ungheni în jos e navigabil şi pentru vase mai mari, şlepuri şi remorchere şi pletinele caracteristice de Prut cu spatele negru şi bombat ca nişte uriaşi bondari prinşi în oglinda galbenă a râului.

Nistrul e navigabil încă dela graniţa ţării croindu-şi drumul până la Dubăsari printre straturi de stâncă felurit colorate ce dau cursului său superior panorame unice prin contrastul între ţărmuri şi vegetaţia bogată, pentru a ajunge în cursul inferior să stăpânească lunca întinsă prinsă între coturile dese, avută în vânat şi peisaje de baltă. Trece pe sub zidurile puternice ale mândrelor cetăţi de straje: Hotinul, Soroca, Tighina, sfârşind la Bugaz cu laguna întinsă a limanului, lângă vechea întemeere de apă moldo-genovezã a Cetăţii-Albe. Apa sa pustie vreme de douăzeci şi ceva de ani cât a fost linie de despărţire, hotar între două lumi, e chemată azi la o viaţă nouă şi la adevărata sa menire de cale de legătură şi progres.

Ajungem acum la cel mai nepreţuit dar al pământului romanesc: Dunărea. Cel mai important fluviu al Europei în regiunea sa cea mai însemnată ne udă ţara pe o lungime de 1075 km., desfăşurand în cursul său neîntrecute privelişti prin diversitatea şi măreţia lor. Începând dela intrarea în ţară la Baziaş şi până la Turnu-Severin curge prin munţi croindu-şi o trecătoare lungă de 144 km., ajungând la o lăţime cum e în Cazane, de numai 156 m., unică în Europa şi vestită în lumea întreagă.

Când adâncă şi netedă, când învolburată şi spartă de colţii stâncilor, mereu totuşi puternică şi repede, unda fluviului trece printre pereţi verticali de stâncă cu creştetul în nouri, pe lângă resturi de aşezări romane şi medievale şi în jurul Ada-Kalehului, corabie turcească de piatră înţepenită în patul Dunării.

Dela Turnu-Severin în jos fluviul îşi schimbă aspectul luându-şi înfăţişarea de râu domnesc, bogat şi domol, stăpân al zării şi ocrotitor al ostroavelor bogate şi verzi ancorate în valul galben, conştient parcă a importanţei sale şi dătător de viaţă a oraşelor numeroase depe maluri, străvechi schele de grâne.

Dela Călăraşi la Brăila îşi împarte braţele cuprinzând întinderile nesfârşite a Bălţii Borcea şi Brăilei, cu neasemuite privelişti în deosebi pentru cea de a doua, cu Filipoiul, lacul Şerban şi canalele umbrite de sălcii puternice şi vietăţile nenumărate ale bălţii.

Începând dela Brăila şi Galaţi, Dunărea îngăduie plutirea navelor mari de mare, ajunge fluviu maritim.

Ceva mai sus de Ismail începe Delta, colţ de rai al lumii păsăreşti şi de apă în taina şi frumuseţea căreia nu poţi pătrunde decât numai pe labirintul drumurilor de apă croite prin împărăţia verde şi aurie a stufului. Pentru călătorul mai puţin sportiv, mai grăbit sau mai comod, Dunărea oferă avantajul că poate fi cunoscută cu mijlocul confortabil al vapoarelor de călători ce-i străbat tot cursul.

Lacurile ţării sunt numeroase şi întinse, aşezate în deosebi dealungul Dunării şi coasta mării. Faţa lor liberă şi lipsită de curent înlesneşte o plutire uşoară şi navigaţia cea mai plăcută, cea cu pânze.

Mai însemnate pentru turism prin uşurinţa accesului sunt cele din preajma Capitalei, Snagov, Căldăruşani, Tâncăbeşti, unele canalizate şi legate între ele prin truda mai presus de orice laudă a Uzinelor Comunale din Bucureşti.

O minunată regiune de lacuri, adevărată mare în miniatură, ideală pentru pescari şi vânători este Razelmul cu ruinele Istriei, cherhanalele dela Jurilofca şi dealurile Babadagului, comunicând cu Dunărea prin canale şi cu marea prin Gura Portiţei.

Coasta mării româneşti sărăcită prin cedarea Cadrilaterului, de cea mai pitorească porţiune a sa, dela Ecrene la Sabla, cu Balcicul şi Caliacra, păstrează totuşi destule regiuni ca Mangalia, zona Constanţei cu plajele învecinate, Sulina şi baia Odesei demne de a fi cercetate de drumeţul de apă. Coasta nisipoasă e prielnică peste tot turistului cu barca uşoară, pe care o poate trage pe ţărm în caz că vremea şi marea se strică.

Ca o chemare a largului, Insula Şerpilor la numai 25 mile de Sulina îşi înalţă pe întinsul verde al mării, făptura stâncoasă, lăcaş pustiu al zeilor apuşi de mult, stăpânită azi de pescăruşii imaculaţi.

Din această grăbită înşirare se poate vedea că drumurile de apă ale ţării sunt multe şi minunate. Sunt multe, dar nebătute încă decât de rari Robinsoni ai unor pustiuri de apă aflate sub ochii noştri.

Românul arată față de apă aceiași neînțelegere și teamă ce până în ultimul timp a păstrat și față de munte. Totuși, dacă este o formă de drumeție care să poată fi cu ușurință practicată în țara noastră, e tocmai cea de apă.

Numai aceasta nu cere numai decât o infrastructură organizată și scumpă ca muntele, cu drumuri marcate, și case de adăpost, ca automobilismul și bicicleta legate de rețeaua de șosele bune și utilaj mecanic, și turismul aerian cu toate impedimentele tehnice.

O impresie generală este aceea că drumul de apă trebue să fie mult mai scump ca pe uscat, că numai cei bogați își pot îngădui să aibă o ambarcațiune și să se bucure de plăcerile apei, că barca adică trebue să fie mai scumpă decât carul.

Părerea aceasta este greșită și neîntemeiată pe nimic. Bărci sunt bine înțeles și scumpe și până la luxoasele yachturi rezervate celor puțini și cari nu pot pluti de altfel decât numai pe unele din apele noastre, sunt bărcile eftine și la îndemâna oricui, îndeosebi celor tineri, cari fac totuși să poată fi gustate pe deplin toate plăcerile acestui fel de turism.

Ambarcațiunea ideală și aproape peste tot generalizată este caiacul, la origină creat de experiența Eschimoșilor, marinarii neînfricați ai zărilor înghețate. Ascuțit la ambele capete, cu puntea acoperită nelăsând loc decât la una sau două persoane, după mărime, ușor, fiind în general construit de pânză pe un scelet de lemn, sau metal, el e perfect conceput atât pentru a putea fi ușor transportat pe uscat, mai ales când este și demontabil, cât și a înfrunta șuvoiul repede al râului de munte, valul potrivit al fluviului sau marea brăzdată de berbeci mărunți de spumă. Azi din păcate se găsesc mai greu și sunt scumpe, prin lipsa pânzei cauciucate acele minunate caaicuri demontabile, kleeperboot, de fabricație în general germană ce se găseau înaintea războiului la prețuri abia mai scumpe ca o bicicletă.

Există însă modele admirabile de lemn, cu puntea în general de pânză impregnată în două sau trei rânduri, pe schelet de lemn, ușor de construit pentru oricine cu oarecare îndemânare, revenind cam la acelaș cost cu două perechi de bocanci de munte la prețul de azi.

Canu-ul, barca Pieilor Roșii, bună îndeosebi pentru apele repezi de munte, e mai puțin introdusă în practică. Pentru Dunăre, Deltă și mare, unde nu e nevoie să transporți barca pe mal, practică și eftină este lotca noastră admirabil concepută prin experiența de veacuri a pescarilor dunăreni.

Pentru drumetul de apă, dacă are barca, restul nu mai înseamnă mare lucru. Padela sau vâsla, un ispol, căuș pentru scos apa eventual intrată și un burete pentru acelaș lucru, puțin chit pentru cârpit sgârieturile mai mici, formează zestrea bărcii.

Pentru el, chiloții de baie, cari sunt costumul cel mai indicat și un sac pentru lucruri, nu e nevoie să fie numai decât rucksack, însă e bine să fie dintr'un material impermeabil, pentru băi accidentale.

Pentru plutirea pe lacuri, fluvii sau pe mare, zestrea caiacului e bine să fie completată cu un catarg mic susținând o velă, o pânză adică, ce economiseste puterile și face să fie gustate mai din plin plăcerile plutitului.

Deși drumurile de apă ale țării îngădue drumețului ce le străbate cursul, să găsească oricând pentru noapte un adăpost într'unul din orașele, târgurile sau satele de pe maluri, cu excepția câtorva regiuni mai pustii ale Bălții și Deltei, totuși bucuriile turismului nautic pot fi desăvârșite prin cele ale camping-ului și ale popasului pentru noapte și odihnă, acolo unde inima îndeamnă, la umbra codrului, în concertul luncii, pe iarba grasă a ostrovului sau nisipul cald al plajei, neatârnat de timp, oameni și împrejurări.

Și în acest caz, barca arată cât de prețioasă este, pentru transportul întregului bagaj, pentru adăpost și gătit, fără oboseală, griji și bătaie de cap.

Ceva care este neapărat trebuincios oricărui drumeț pe apă este *știința înotului*. Este o regulă care nu suferă abatere și a cărei uitare poate schimba oricând un simplu accident într'o nenorocire.

Dacă unele râuri nu cer să fii prea bun înnotător căci apa e domoală și malul aproape, sunt altele, ca Bistrița spre pildă, Oltul în munți sau Dunărea la Porțile de Fier, unde e nevoie să fii foarte bun și deosebit de încercat în manevra ambarcațiunii pentru a înfrunta cu isbândă tăria și viclenia valului.

In vremea de azi cu restrângeri consimțite de toți, cu circulația mașinilor și bicicletelor redusă din motive militare și economice, cu echipamentul de orice natură scump și greu de înlocuit, călătorul pe râuri, drumuri cari merg singure, e menit să pătrundă mai mult ca oricând în gustul și inima celor ce îndrăgesc natura, drumeția și libertatea.

Azi suntem încă în faza de pionieri și eforturile sunt în general izolate. Câteva cluburi de inimoși vâslași au luat inițiativa cercetării apelor din regiunea respectivă. Dunărea a fost mai bătută și cele câteva caravane nautice cu număr mare de participanți au arătat cum poate reuși o întreprindere de acest gen bine chibzuită și organizată. Primejdiile sunt mici când e puțină îndemânare și multă prudență. Se cunoaște cazul unui brav ostaș care a venit dela Timișoara la Constanța, navigând într'un fund de butoi.

Marea e ceva mai greu de înfruntat și cere mijloace mai scumpe pentru navigația la larg. Activitatea însă a Yacht - Clubului - Regal - Român stă mărturie a ce se poate face pe marea noastră și în ape străine chiar, cu bani puțini și inimă multă.

Sprijinul Statului, spre deosebire de alte ramuri, nu a lipsit în ultimul timp ; Ministerul Aerului și Marinei mai apoi Subsecretariatul de Stat al Marinei au înțeles să sprijine din plin și efectiv eforturile Federației de Sporturi Nautice, azi a Sporturilor de Apă, ce grupează toate organizațiile de turism și sporturi nautice.

Intreaga recunoștință se cuvine deasemeni Oficiului Național de Turism, care în neîntrecuta sa operă de ridicare și cunoaștere a frumuseților țării, a ajutat acest turism cu substanțiale realizări ca hotelurile dela Turnu-Severin și dela Vâlcov, adăpostul dela Ostrovul Lupilor, în Deltă, prima expoziție de turism nautic în 1938, afișe și broșuri de propagandă.

Imprejurările vremii din urmă au întârziat desăvârșirea unui program mai întins, cuprinzând construcția de cabane-adăposturi pentru drumeții apelor și în alte puncte, tipărirea unor hărți rutiere turistice a apelor țării și alte îmbunătățiri de adus. E necesar ca si alte organe de stat să-și dea concursul, în deosebi Căile Ferate să acorde ușurința de transport pentru ambarcațiunile de turism, așa cum se face și în alte țări si cum se face pentru alte sporturi, cum e skyul spre pildă.

Ce ne lipsește mai mult însă, este interesul marelui public, a tineretului în primul rând, care el în deosebi este chemat să însuflețească fața pustie încă a apelor noastre.

Numai dragostea de aer și de soare, de libertate si de efort a celor tineri va face să le încolțească în suflete dragostea de apă și de zare.

Lupta cu inima verde a valului răsbit de vâslă și cu tăria vântului prins într'un colț de pânză va căli celor fericiți un suflet oțelit în școala energiei și a naturei, cea mai desăvârșită școală a vieții.

Din isprăviile marinarilor noştri

In larg, cu marinarii Regelui.

Este o mare agitaţie pe bordul crucişetorului. E o frământare pe care o citeşti mai de grabă în ochi, toţi marinarii îşi ocupă posturile „de plecare", pe punte urcă doi comandori germani, cu profilul ca două efigii, şi peste câteva clipe, Comandantul escadrilei române de distrugătoare, d. comandor M. întovărăşit de şeful său de stat major, Lt. comandor P. D. îi aşteaptă pe toţi, pe punte, cu mâna la chipiu, lt. comandorul Fl. P. comandantul foarte iubit al navei.

Sunt ambarcat pe bordul crucişetorului Dacia care părăseşte portul la orele 16.30.

La numai jumătate de oră dela prezentarea calităţii de corespondent de răsboiu părăsesc, împreună cu nouii mei camarazi, ţârmul, pentru o splendită misiune militară în larg, care va dura aproape patru zile încheiate...

Crucişătorul pe care mă aflu, nu e singurul din misiune. „Colegul" lui, tot atât de spectaculos, e în urma noastră. In părţi merg distrugătoarele, care ne vor duce până într'un anumit punct depe ţărm. O vedetă ne însoţeşte, având rolul de „ascultătoare contra submarinelor". E avant-garda noastră acustică împotriva surprizei. Alte 15 vase — care merg înainte, mai multe ferry-boaturi, trei canoniere (două în faţă şi una în spate) şi un torpilor. O adevărată flotă, aşa dar.

Deasupra noastră avioanele de vânătoare care fac securitatea aeriana a misiunii şi hidroavioanele grandioase, angajate într'un interesant concurs de perspicacitate pentru descoperire de submersibile inamice...

„Mulţumesc, libertate de manevră!"

Au trecut 12 ore de navigaţie. Niciun incident — şi nicio clipă de odihnă. Chiar când nu faci parte din personalul navigant trebue să rămâi la post, cu ochii înfipţi în zare: un spectacol ca acesta nu poate fi abandonat. La punctul convenit — şi atins la ora prestabilită cu o exactitate care mă entuziasmează — distrugătoarele ne părăsesc. Au primit mesagiul prin T. F. F. al comandantului M. care comunică telegrafistului un text echivalent cu un ordin şi cu o gratitudine:

„Mulţumesc, libertate de manevră!".

Locul distrugătoarelor e luat de o formaţie şerpuitoare şi suplă aparţinând flotilei de Dunăre. Alţi compagnoni mai mici, dar tot atât de zeloşi. Cu ei vom merge până departe, până la capăt.

In clipa schimbării de piese pe această imensă tablă de şah a mării, număr 24 nave pe întinsul apei! In faţă dragoarele inspectează prudente dedesuptul valurilor care mint de atâtea ori, în părţi vedete, ferry-boaturi şi torpiloare, în spate o canonieră, care ne ţine trena — iar deasupra, alături de hidroavioane, avioanele noastre de vânătoare pregătite să atace bombardierele sovietice care ar îndrăzni...

Am pus baraje de foc în valurile mării.

Convoiul nostru armat a spintecat valurile mării până departe... Acolo unde fusese hotărît, s'au aruncat minele, care interzic pe viitor, sub sancţiuni înspăimântătoare, accesul vaselor cu arme sau cu trupe vrăjmaşe. Totul a decurs după planul stabilit. Nici un amănunt n'a fost neglijjat, niciо secundă pierdută. La ultima mină, din multele sute, din multele mii, un strigăt viril şi colectiv sparge tăcerea văzduhului: conştiinţa că şi-au îndeplinit datoria, dublată de satisfacţia de a fi uşurat vasul de o atât de primejdioasă şi grea povară, lărgeşte piepturile marinarilor şi invadează cu surâsul victoriei, fisionomiile.

După aceasta, a urmat cealaltă parte a misiunei, aceea care nu se poate spune şi care îl va costa pe inamic cel puţin tot atât cât şi prima! Şi ea a fost dusă la bun sfârşit, pe un îndepărtat ţărm al mări...

Apar „zebrele Mării Negre"!...

Ne reîntoarcem, după două zile de atentă şi plină de riscuri plutire în larg. Mergem în convoi cu vechea formaţie. Pe toate punţile vasului, în lături, la proră, la pupă, peste tot, siluetele înţepenite parcă, marinari cari par pietrificaţi, navigaţi cari stau înlemniţi cu ochii îndreptaţi spre cer şi pe apă. Sunt „vegheторii" fideli, ei scormonesc văzduhul şi valurile în căutarea inamicului care poate ţâşni şi ataca în fiecare clipă, de ori unde, din cer, depe apă, de sub apă...

Sunt 220 ochi cari veghează fără odihnă.

— „Avion la 7½ !...".

...Şi aparatele noastre îl identifică: e avion românesc. Iată-l lansează rachete ca să nu-l atacăm cu focul antiaerian. Ii răspundem tot cu rachete:

„Fi liniştit, te cunoaştem!

Un moment de încordare pe bord. Cineva a zărit pe apă o dâră albă.

— Torpilă?

Comandorul M. îşi sprijină silueta masivă, cu ambele mâini rezemate de balustrada punţii de comandă. Faţa lui exprimă îngrijorare, iar ochii vor să spargă valurile. Surâde:

— Nu-i nimic băeţi. Un flotor dela dragă!

Căpitanul Trache, un tip de campion de box la toate categoriile, desveleşte o colecţie de dinţi albi şi puternici, cu un zâmbet care vrea parcă să spună:

— Cum vă închipuiţi că putea să fie altfel, când e Trache la cârmă?

E figura cea mai simpatizată şi mai ...optimistă a navei. Numai căpitanul Joachim ofiţerul secund al vasului şi antipodul fizic al căpitanului Trache, îi mai confiscă din când în când din sufragiile popularităţii.

Intr'adevăr, „cum vă închipuiţi?...".

La orele 19.30 trebue să-şi facă apariţia distrugătoarele pe care le-am lăsat în dreptul punctului X, la plecare. Sunt foarte curios să ştiu dacă vor fi prompte la acest ciudat randezvous naval. Avem nevoe de ele.

— „Ele sunt moartea submarinelor", îmi explică admirabilul comandant al navei, d. lt. comandor P.

...Şi distrugătoarele apar într'adevăr la orele 19.25 elegante şi vărgate ca nişte zebre, cochete şi punctuale ca pentru a ne striga parcă din toate părţile, că nicio grije nu trebue să ne mai întunece fruntea!

Dar voi, marinarilor tăcuţi?...

Navigăm stăpâni pe noi înşine şi pe valurile mării care ne ascultă fiindcă vede că suntem biruitori.

E o reîntoarcere frumoasă dintr'un cadru încântător. S'ar putea scrie: o lună splendidă sărută mereu marea care străluceşte de orgoliu, stelele punctează cerul ca într'o feerie imperială, totul este ireal şi romantic...

...Dar omul care e pentru prima oară pe navă, sau acel care ceteşte numai, descripţia, n'are de unde să ştie că 100 marinari neclintiţi, p ecatarg, la proră, la pupă, pe punte, sfredelează orizontul şi apa cu ochii lor neobosiţi, dragi veghetori cari nu cunoaşteţi odihna şi somnul, atenţi numai la dâra şerpuitoare lăsată de torpilă duşmană, la periscopul submarinului inamic ridicat asupra apei, la zumzetul libelulei de metal care se strecoară discretă printre nori înainte de a arunca bomba ucigătoare...

Toate acestea nu le ştie nimeni destul.

Iar ofiţerii, nedormiţi nici ei de 70 ore, fiecare la postul şi la misiunea lui, — cine cunoaşte cu adevărat acest eroism care n'are spectacol şi nici răsunet, fiindcă totul se petrece în suflete, toată întrecerea şi toată desfăşurarea de forţe, — şi fiindcă rezonanţele le înghite marea?

Marinarii, tăcuţii marinari ai Regelui, au învins iarăşi..

Sub.-lt. rez. ANASTASE IFTIMIE
Reporter de războiu P. P. pentru Divizia de Mare

Tunarii şi tunurile A. A. ale marinei noastre.

Pentru multă lume, unităţile marinei de război sunt făcute numai pentru a se bate pe întinsul apelor. E adevărat, acesta este rostul lor iniţial, însă o navă de război se bate tot atât de bine împotriva: infanteriei, artileriei, în poziţiile lor de coastă, dar mai ales a aviaţiei.

Aspectul luptei pe care vasele de război o duc împotriva avioanelor, prezintă un interes deosebit. Iată pentru ce înşiruim aici câteva episoade cu adevărat glorioase ale tunarilor şi tunurilor a. a. de pe nava Majestăţii Sale.

Tunarii acestei nave, care înfăţişează ea însăşi o biruinţă a tehnicei româneşti, fiind construită în întregime în şantiere, cu material şi mână de lucru românească, s'au întrecut pe ei atunci când au avut prilejul să-şi arate dibăcia împotriva aviatorilor şi aviaţiei sovietice.

Că lucrurile s'au petrecut aşa, o mărturisesc ţevile tunurilor antiaeriene dela bordul navei, însemnate cu acele minunate cercuri albe.

Fiecare dintre ele constitue o victorie, un avion inamic doborît.

Pentru a pătrunde taina emoţiei şi însemnătăţii unei victorii împotriva aviaţiei inamice, voi reda câteva pasagii dintr'un jurnal de bord extranaval...

Aplauze la scenă deschisă.

După ce şi-a îndeplinit misiunea sa în aşezarea acelui brâu de foc, care asigură — din prima zi a războiului — integritatea coastelor noastre, vasul a primit misiunea de a intra în portul Constanţa, pentru ca aici să contribue la apărarea antiaeriană a primului port maritim al ţării.

In ziua întâia de război, la 22 Iunie 1941, orele 22,10, primele avioane sovietice evoluiază deasupra Constanţei. Pentru prima dată, piesele antiaeriene deschid focul. Rostul acestui sbor inamic de noapte nu a fost altul decât acela de a se cunoaşte reacţiunea apărării antiaeriene.

Reacţiunea a fost extrem de puternică. Ruşii şi-au dat seama de asta.

A doua zi dimineaţa, la orele 6,15, avioane inamice apar din nou asupra Constanţei. Tunurile antiaeriene încadrează de minune. E doar primul exerciţiu real pe lumină — şi ţintele sunt avioane.

Prima victorie a tunarilor de pe acest vas a prilejuit un spectacol unic, de care constănţenii îşi reamintesc mereu. A fost prea frumos!...

24 Iunie 1941, orele 17.05.

Nava M. S. se găseşte în mare, în faţa portului. Se dă alarma. Nava nu trebue să constitue o ţintă fixă, pentru avioanele sovietice, cari aruncă bombe, de aceea execută navigaţie neregulată.

O intervenţie a aviaţiei proprie de vânătoare se soldează cu două victorii imediate. Două bombardiere de tipul „D. B. 3" cad în mare, unul spre Carmen Sylva, altul spre Agigea. Pe cer, două dâre de fum marchează sfârşitul bombardierelor inamice, iar tabloul este completat de câteva paraşute care coboară încet.

Un alt avion uluit de intervenţiunea vânătoarei româneşti, încearcă să fugă. E prins în tirul tunurilor a. a. ale N. M. S., Incadrarea este perfectă şi un proectil loveşte în plin.

Bombardierul ia foc în aer.

E o torţă care se profilează sinistru, am putea spune, pe un cer albastru. Arzând, avionul coboară, pentru ca în cădere să se rupă în alte două bucăţi, cari ard şi ele.

Nimeni nu mai ţine seamă de faptul că alarma n'a încetat, că pericolul n'a fost încă înlăturat. Lumea a ieşit din adăpost şi priveşte nesăţioasă la un spectacol neîntâlnit.

Din înaltul cerului, trei sdrenţe arzând picau încet.

Trei sdrenţe incendiate, cari, cu câteva minute înainte, fuseseră un avion de bombardament...

Lumea aplaudă aidoma ca la teatru, când actorii sunt aclamaţi la scenă deschisă.

In această zi neagră pentru aviaţia rusească, alarma a încetat la orele 20.

Rezultatul: 12 avioane de bombardament sovietice fuseseră doborâte în preajma Constanţei. Unul dintre ele a constituit prima victorie antiaeriană a navei.

Primul cerc alb s'a conturat pe ţeava tunului din prova.

Bravo

25 Iunie 1941, orele 17.38.

O formaţiune strânsă de trei avioane apare deasupra portului. Altitudine 3.000 metri.

Intreg armamentul a. a. dela bordul vasului scapără de pară şi foc.

Un proectil face explozie între cele două bombardiere din fruntea formaţiei. Economie de timp şi material. Cu un proectil au fost doborîte două avioane.

Cel de al treilea avion inamic caută să se derobeze în semipicaj, până la 1500 metri, fiindcă e prins în focul tunurilor mici de pe vas. Ultimul avion al formaţiei a împărtăşit soarta celorlaţi tovarăşi de drum cu care plecase dela Sevastopol.

Pe bordul navei, entuziasmul este de nedescris.

La intrarea în port, vasul întâmpină de astă dată entuziasmul unor spectatori, cari urmăriseră toate cele trei izbânzi.

„Bravo" şi uralele de pe cheiu nu mai contenesc.

La entuziasmul celor de pe cheiu se adaugă mulţumirea tunarilor.

Se obţin trei victorii în intervalul unei jumătăţi de oră.

Fapte de legendă.

Să pricepi sufletul unui marinar este foarte greu. Pentru el nu există fapte de eroism, ci numai datorie.

Suntem într'una din zilele lunii August 1941, după ora amiezii.

Un atac masiv al aviaţiei inamice împotriva Constanţei.

16 avioane bimotoare de bombardament întunecă cerul. Dacă vă întrebaţi de rezultatul acestui atac masiv al aviaţiei inamice, însemnaţi-l cu zero.

Una din bombele aruncate la întâmplare de ruşii surprinşi de reacţiunea violentă a tunurilor antiaeriene, a căzut nu departe de locul unde se găsea vasul.

Schijele rănesc câţiva marinari. Victimele sunt recrutate dintre oamenii pieselor antiaeriene. Un singur om e rănit mai grav, caporalul Bumb Vasile, care în timp ce este evacuat dela bord, mai are puterea să-şi încurajeze camarazii strigându-le:

— „Nu vă lăsaţi, băeţi".

Sergentul Moraru Marin şi soldatul Stoica Radu, deşi răniţi, nu-şi părăsesc posturile lor dela tunuri şi trag mereu. Trag cu atât mai vârtos cu cât două avioane lovite de tunurile de pe navă se prăbuşesc.

Numai după încetarea alarmei, cei doi marinari au cerut să fie pansaţi. Şi atunci erau extrem de zoriţi. Se începuse distribuirea primelor şi ţigaretelor pentru avioanele doborîte, la care aveau şi ei parte.

Este uşor de înţeles atmosfera pe care o trăia, la acea oră, echipagiul navei.

Chiar caporalul Marin Peşcheşu, oacheş din fire şi tăcut din naştere, îşi împărtăşeşte impresiile comandanţilor lui: locot. Ion Gafta şi aspirantul Al. Rădulescu:

— „Apoi să vedeţi dom'le locotinent şi dom'le aspirant, nu de bombe mi-e teamă, nici de schije, da presiunea mă omoară zău".

Pe bordul acestei nave glorioase, care îndeplineşte alte misiuni acolo unde interesele războiului din Marea Neagră cer, e o atmosferă tristă printre tunuri, deoarece nu li s'a mai ivit de mult ocazia să mai aibă de-aface cu aviaţia sovietică.

— „Ii tare greu, mi se plânge caporalul Peşcheşu, căci nu se mai văd avioane ruseşti, şi cum s'au scumpit „naţionalele" acum, am fi în stare să doborâm de fiecare ţigară câte o pasăre de-a lui Stalin!".

Cap. LUMEZIANU ION
Reporter de război S. M. P.
pentru Marină

Un convoi de vapoare româneşti străbate Marea Neagră.

Nu va trece mult şi cronicarii cinstiţi vor însemna pe nesfârşitul război al istoriei, care nu s'a început azi, după cum nu se va sfârşi acum, contribuţia armatelor române şi neamului întreg în adevărata cruciadă europeană împotriva bolşevismului şi dominaţiei iudeo-moscovite.

Liniile mari ale contribuţiei româneşti sunt îndeajuns de conturate şi ele nu reprezintă altceva decât voinţa nestrămutată a unui popor, drumurile bătătorite de bravii noştri ostaşi, drumuri stropite din belşug cu sânge cald tineresc.

Pe uscat, în aer şi pe apă ostaşii noştri au fost întotdeauna prezenţi în crâncenele bătălii, cari au adus tot atâtea victorii. Alături de jertfele atâtor martiri: infanterişti, artilerişti, cavalerişti, vânători de munte, sburători sunt tot atât de elocvente acelea ale bravilor noştri marinari.

Judecând situaţiile tactice şi strategice depe întreg frontul din Răsărit, cumpăna dreptăţii s'a aplecat întotdeauna sub greutatea numărului superior al unui duşman, pe care nu l-a interesat vreodată pierderile, ori cât de mari ar fi fost ele. Dacă balanţa şi-a coborît întotdeauna braţul sub greutatea cărnii de tun şi materialul aruncat de bolşevici, apoi în Marea Neagră braţul aceleiaşi balanţe a descris un enorm unghi obtuz cu braţul de care atârna talerul cu forţele noastre maritime de război.

Nu trebuie să uităm un singur lucru; că Rusia de eri, Uniunea sovietică pe cale de lichidare de azi, a fost frământată de realizarea aceluiaş vis: stăpânirea strâmtorilor Mării Negre. Şi această stăpânire nu putea fi realizată decât de o forţă maritimă copleşitoare. Iată pentruce sovieticii au avut, în Marea Neagră, acea forţă maritimă de război cu unităţi de peste 32.000 tone, cum este „Pariskaya Kommuna" şi acel parc numeros de submarine.

Reeditarea unei legende.

Dela prima vedere îţi pare nefiresc, şi totuşi e atât de adevărat. Marina noastră pe care o ştim cu toţii, a ţinut piept colosului rusesc din Marea Neagră. Şi marina noastră a învins, fiindcă victorie se chiamă ţinerea în complecta inactivitate a întregului parc de vapoare ruseşti de război, care în aproape 12 luni de război, n'a făcut nimic sau aproape nimic.

Dar să lăsăm acum flota sovietică să se consoleze cu „tactica ei defensivă" şi să vorbim de brava noastră marină, care a fost capabilă în secolul XX să reediteze lupta dintre David şi Goliath.

In pofida potenţialului şi posibilităţilor flotei sovietice, însăşi marina noastră de comerţ, cu organizarea unor transporturi pe cari technica războiului o cere, şi-a continuat activitatea ei aducând reale servicii acţiunilor de ansamblu ale războiului împotriva bolşevismului.

Iată pentruce am găsit necesară o mică indiscreţie în paginele frământate ale jurnalului intim de bord al unui prieten marinar.

E cu atât mai oportună divulgarea acestei indiscreţii cu cât nu ne desparte decât câteva zile de cele petrecute pe mare, în apropierea Odesei, a cărei cucerire a cerut atâtea jertfe din partea armatei noastre.

„Zorii zilei unei frumoase Duminici de Mai".

Ordinul de plecare a sosit. Ancorele au ridicat lenevse simfonia lanţurilor şi nava (numele nu-l dăm, din motive lesne de înţeles) s'a desprins dela cheiu.

Unităţi ale Marinei Regale Române asigură paza şi legătura dintre vapoarele convoiului. Soarele s'a ridicat şi prova a fost pusă pe drumul care l-am cunoscut adesea în vreme de pace şi acum în război.

Paza de pe apă este complectată cu osteneala unei escadrile de hidroavioane.

Când în formaţie aidoma ca la paradă, când împrăştiate, hidroavioanele noastre domină cerul, azi mai limpede ca oricând".

Paginile jurnalului intim de bord al amicului marinar se împletesc cu impresii, reminiscenţe de navigator hoinar, până când:

Submarin la tribord!

„Zorii celei de a doua zi de drum".

Aceiaşi zori, dar mai spălăciţi.

Sforile plutelor de salvare au început să jeneze şi bărcile cum stau gata spânzurate şi parcă ar vrea să vorbească, când vegheторul de pe puntea de comandă strigă:

— Alarmă. Submarin la tribord.

Telegrafia începe să sbârnâie.

„Pe bord se agită o semnalizare grăbită".

Tunurile antiaeriene sunt puse în bătae. De data aceasta îndreptate spre suprafaţa mării. Mitralierele antiaeriene şi-au schimbat şi ele poziţia.

Acoperite de spumă unităţile de război răbufnesc. E o cursă pe care mintea nu şi-a închipuit-o şi pe care ochii o admiră necontenit.

Pericolul se apropie. Se zăreşte periscopul. Submarinul e prea aproape ca să se mai aştepte intervenţia unităţilor de război.

O comandă scurtă şi tunurile dela bord intră în acţiune. Proectilele descriu în apă o dâră turbure. Se ţinteşte cu străşnicie în direcţia submarinului inamic. Tirul precis a îndepărtat submarinul.

La bord viaţa a reintrat în normal.

„La bucătărie, bucătarul „B", un oltean fără frică, cu mânecele sumese, prăjeşte, prăjeşte de zor. Se apropie prânzul şi foamea e foame, mai ales pe mare..."

Se scurg monotone alte trei ore.

Marea fierbe.

Din nou este zărit periscopul unui submarin. De data aceasta nimeni n'are nevoie să se grăbească. Distrugătorul (şi acesta fără nume) e aproape.

Un salt furios spre zarea unde apăruse periscopul şi deodată, marea a început să fiarbă. Bombele de fund sunt aruncate una după alta.

Marea fierbe şi răbufneşte din rărunchi.

...Când liniştea s'a aşternut din nou, efectul bombelor de fund se poate vedea.

Pe luciul apei, parcă obosită şi ea de atâta frământare, se profilează o pată verzue.

Pata de ulei!

O victorie românească în plus: un submarin sovietic mai puţin.

Două zile mai târziu, radio Moscova anunţă:

„In Marea Neagră submarine sovietice au atacat un convoi de vapoare româneşti. Cu toată apărarea unităţilor de însoţire s'a repurtat o strălucită victorie.

Două vapoare româneşti, cu un tonaj total de 12.000 tone, au fost scufundate".

Minciuna a fost crezută de oricine, afară de marinarii români depe pretinsele vase scufundate, care se delectau la ora aceia, într'unul din bazinele unui port rusesc din Marea Neagră.

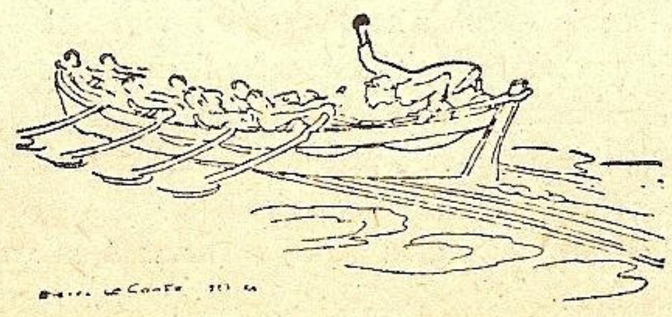
Marinarii români tocmai se găseau în ora de pescuit galoşi.

Pescuiau galoşi şi şoşoni dintr'un şlep pe care ruşii îl scufundaseră cu luni în urmă, atunci când s'au retras.

Şi marinarii noştri puneau mai multă preţuire pe galoşii din portul rusesc — pescuiţi cu trudă — decât pe ştirile debitate de Moscova.

ION LUMEZIANU

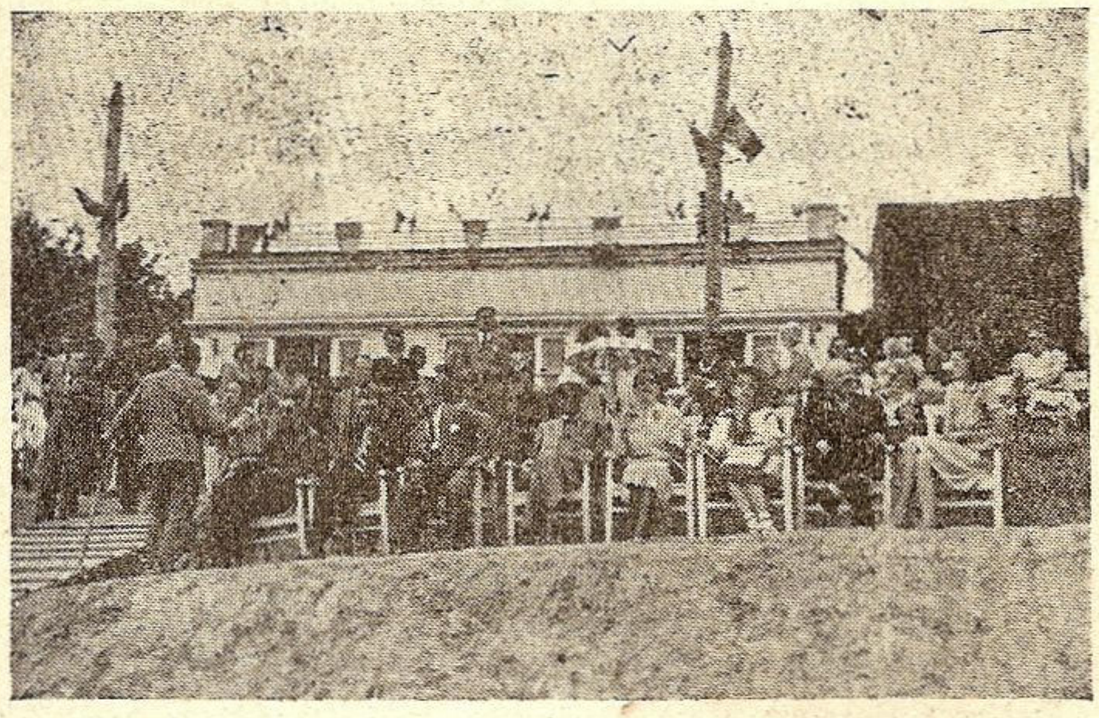
(Evenimentul)



ZIUA MARINEI

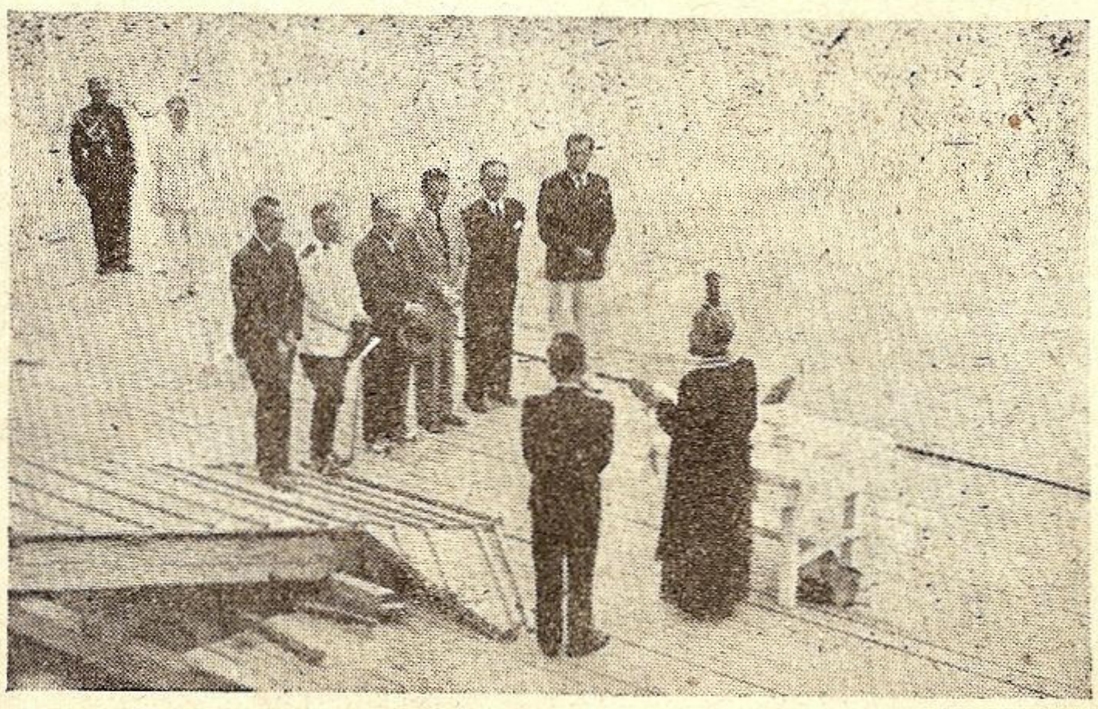
La Arad

Serbarea „Zilei Marinei" s'a făcut în localitate, cu tot fastul cuvenit, la care au ţinut să ia parte reprezentanţii vieţei noastre publice şi un foarte numeros public sportiv, în frunte cu capii autorităţilor civile şi militare. Serbarea a avut loc la sediul de canotaj al „Gloriei" pe malul Mureşului. S'a început printr'un scurt



Publicul în timpul serbării.

serviciu religios oficiat de Păr. Protopop Florea Codreanu, asistat de un cantor al bisericei, care a dat răspunsurile liturgice. Pe puntea de îmbarcaţiuni, s'a făcut sfeştania, punte care a fost cu acest prilej frumos pavoazată şi cu o ancoră din flori naturale executată de elevii dela atelierele C. F. R. Au participat D-nii: Dr. Aurel Damian, preşedintele Federaţiunei Nautice locale; Colonel Răzvan; Dr. Iancu Cornel, preşedintele grupării sportive „Gloria"; inginer Gh. Şincai, ajutor de primar; ing. Augustin Filip, şeful serviciului tehnic judeţean, ing. insp. Virgil Pop, Ing. Grufşoreanu, iar publicul a luat loc pe mal, împreună cu sportivii, cari au asistat la această manifestaţiune patriotică. S'a rostit o cuvântare ocazio-



Oficialitatea la serviciul divin

nală de către părintele protopop, aducându-se omagii eroilor marinari, de acum şi din alţi ani. — A urmat defilarea ambarcaţiunilor, celor două mari grupări sportive din oraşul nostru, „Crişana C. F. R." şi „Gloria", peste 50 bărci, într'o ordine perfectă prin faţa mulţimei, care a primit această defilare, cu aclamaţiuni. Defilarea celor două grupări, a fost impresionantă, prin disciplina participanţilor şi perfecta ordine, cu care au ţinut să ia parte la această dăruire a Arădenilor, întru amintirea eorilor scumpei noastre marine, ai cărei marinari au murit moarte de eroi în lupta pentru dreptate şi pentru Rege, Mareşal şi Ţară. La serbare au mai luat parte încă şi alţi foarte mulţi intelectuali din oraşul nostru.

La P. Neamţ

Cu cuvânt de laudă către Domnul, cu imn de slavă pentru jertfa binevoitoare a eroilor noştri de pretutindeni şi de totdeauna, prăznuim astăzi odată cu Sfânta sărbătoare a Maicii Domnului şi patronul marinei noastre Regale.

Sărbătoarea de astăzi se desfăşoară într'un cadru de deosebită importanţă, pentru că după mai bine de un an de crâncen dar biruitor război, bilanţul sfintei lupte pentru dreptatea şi onoarea noastră de popor, care nu a râvnit niciodată la ceeace cu drept e al altuia; dar care şi-a apărat cu străşnicie ceeace e al lui, ne umple sufletele de mândrie. Biruinţele lor sunt la înălţimea jertfelor şi ele sunt definitive, pentru că ceeace se clădeşte prin strigătul de dreptate al sângelui, nu poate fi decât veşnic.

Un popor atâta trăeşte cât se sprijină în toate manifestările lui pe puterea lui de credinţă, pe puterea lui de autoritate şi mai ales pe puterea lui de jertfă.

Prin puterea de credinţă a unui Ştefan cel Mare, prin puterea de autoritate a lui Mihai Viteazu, prin puterea de jertfă a Eroilor de eri şi azi, ne-am menţinut şi ne vom menţine existenţa de popor drept. Călare peste Carpaţii noştri din fundul Bucovinei şi până la podul lui Traian dela Dunăre şi depe piscurile acestor munţi ochiul d evultur al românului, va scurta mereu zarea, îndepărtată a mării.

In iureşul năprasnic ce a încins pământul pe tot cuprinsul lui puterea maritimă a celor ce se luptă are un cuvânt hotărîtor în desemnarea învingătorului. Şi în ce ne priveşte putem fi mândri cu ceia ce au realizat până acum bravii noştri marinari, care au înscris alături de camarazii lor de aer şi de uscat, pagini de nepieritoare glorie naţională.

Marina Regală Română, împreună şi umăr la umăr cu marina comercială română, ambele făcând un tot de 15 ori mai mic decât tonajul naval sovietic, dar în schimb mult mai întreprindă şi mai vitează, a reuşit din ziua de 22 Iunie 1941 şi până în Iulie 1942 să cauzeze marinei sovietice următoarele mari pierderi:

La mare: un conducător de flotilă „Moscova" scufundat.

1 conducător de flotilă „Harcow" grav avariat.

7 submarine, scufundate de navele Diviziei de mare.

1 mare vapor de transport sovietic de 12 mii de tone scufundat de submarinul „Delfinul".

1 submarin sovietic scufundat în Aprilie 1942 de micul dragor „Forsch".

La Dunăre: 2 monitoare avariate, 7 vedete scufundate, 2 vedete avariate, 2 nave auxiliare scufundate, una navă auxiliară avariată.

Este acesta un bilanţ îmbucurător, care arată lumii întregi de ce este în stare marina noastră.

Alături de această contribuţie activă la operaţiile de front transporturile maritime şi fluviale efectuate de marina comercială sub protecţia marinei de război a adus nepreţuite servicii armatei de uscat a Ţării.

Ambele acţiuni au fost urmărite cu toată atenţia de Domnul Mareşal Antonescu, Conducătorul Statului şi a citat forţa navală şi infanteria de marină prin câte un ordin de zi pe armată.

Această îmbărbătare elogioasă, marinarii o poartă încrustată în sufletele lor, ca pe o icoană sfântă, pe care nu o vor uita niciodată. Puterea noastră de forţă marină şi-a spus astfel cuvântul şi a

fost un cuvânt hotărîtor în desfăşurarea operaţiunilor din sudul frontului basarabean, în prima perioadă a sfântului nostru război.

Se cuvine ca toate măreţele fapte de arme ale marinei noastre să fie scrise de pana acelor ce au căderea, pentru ca ele să fie mâine icoana zilelor de azi, iar generaţiile viitoare ce vor duce mai departe firul istoriei noastre, să cunoască tot ce s'a realizat prin muncă, prin dragoste de ţară şi mai ales prin spiritul de sacrificiu.

Dunărea şi Marea sunt legate indisolubil de tot trecutul istoriei noastre.

Ele au delimitat din cele mai vechi timpuri în titlurile domnitorilor noştri, întinderea ţării româneşti „De dincolo de Carpaţi şi până la marea cea mare".

Marinarii îşi poartă de veacuri în depărtări nesfârşite, în vuetul talazurilor deslănţuite sau sub liniştea aproape nefirească a naturei, toată nostalgia ţărmului pe care-l doreşte, a pământului patriei lui dragi, care-i apare ca o chemare sfântă în clipele de bucurie sau de desnădejde.

Marinarul, acolo în larg este mai aproape de D-zeu, pentrucă nicăeri mai mult ca în aer şi pe apă nu-ţi dai mai bine seama de ceeace înseamnă puterea credinţei.

Şi desigur că din această putere de credinţă s'au împărtăşit şi bravii noştri marinari de au putut ţine piept colosului moscovit, care va pieri tocmai din cauza necredinţei lui.

Din cultul pentru trecut şi din glorificarea eroismului de azi, facem pedestalul, pe care mâine vom înălţa autoritatea noastră de mare putere europeană, autoritate câştigată pe câmpiile de luptă depe uscat, din aer şi depe ape.

Să sărbătorim ziua marinei aşa cum se cuvine, cu cuvânt de mulţumire lui D-zeu pentru ajutorul dat, cu laudă eroismuli vitejilor marinari, plecaţi în faţa anonimelor morminte a eroilor între eroi şi mai ales cu hotărîrea nesdruncinată ca să facem orice sacrificiu ni se va cere pentru biruinţa finală a cauzei noastre sfinte.

Noi nu-i vom uita căci jertfa lor, sacrificiul vieţii şi sângele lor, trebuie să ne amintească mereu că viitorul nostru stă în cremenia sufletelor noastre, în bogăţia brazdelor noastre, în vrednicia noastră, dar mai ales în libertatea şi stăpânirea românească, Marea trebuie să ne aparţină, Carpaţii ne sunt şira spinării, Dunărea şi marea sunt plămânii ţării româneşti.

Să ne pătrundem de aceste adevăruri şi să le facem să circule şi să se înstăpânească în conştiinţa tuturor românilor.

Să ne învrednicim deci cu toţii de această sfântă datorie, dragostea pentru apele româneşti şi pentru oamenii, cari o slujesc.

Să înălţăm cu smerenie şi credinţă glas de rugă către Sfânta Fecioară Maria pentru a protegui marina noastră în lupta ce duce, iar preşedintelui ei de onoare M. S. Regele Mihai I să-i dăruiască sănătate şi putere pentru a ne duce la biruinţa finală şi să domnească peste întreaga moştenire a Marelui său înaintaş Regele Ferdinand Intregitorul.

Trăiască M. S. Regele Mihai I!
Trăiască M. S. Regina Mamă Elena!
Trăiască gloriosul nostru Conducător Mareşal I. Antonescu!
Trăiască Marina noastră!
Trăiască Armata Română!
Trăiască România Mare!

Odă Mării.

Puternică şi de neînvins, o, mare!...

Tu şi numai tu ştii ţese prin cântul tău mreaja tinereţei!

Tu, cea pururi încununată de graţii! Tu, cu surâsu-ţi plin de reflexe! Tu, şi numai tu ştii împărţi dragostea ta, frumuseţea ta...

Numai tu pură şi nemuritoare, vecinic tânără ca o fecioară, capricioasă ca şi ea, numai tu poţi şti aprinde inimii căldura nectarului ce omoară!...

In singurătatea nemărginirei tale, sufletul meu tresaltă plin de voioşie, e încă plin de avântul tinereţei şi trăesc prin cântul tău ce atrage.

O, mare! Zeiţă între Zeiţe!

Am înfruntat tăria ta şi tu m'ai sprijinit, pentrucă ştiuta-i înţelege dragostea mea ce pe aripi de zephir a străbătut întinsul tot al tău, cântându-şi imnul frumuseţei şi totuşi strălucitoare zeitate cu gând ascuns barbar, mă tem cumplit de-a ta divină puritate.

Puţini sunt cei ce au curajul să'nfrunte strălucirea ta, pentrucă tu pretinzi dar, viaţa!

O, mare! Zeiţă a frumuseţei pure!

Dureroasă a fost calea vieţei mele!... dar, chiar dacă ar fi trebuit încă pe atât să fi suferit şi totuşi trebuea să te simt aproape, să pot a privi înfricoşătoarea ta lumină, să pot înţelege graiul tău...

Aşi vrea să merg pe întinsul luciu al tău, atât cât s'ar putea să merg, ori cât de greu ar fi drumul, cât mai departe, ziua ca şi noaptea, să merg continuu, mereu înainte, in necunoscut, alături cu tine şi numai cu tine!...

PETRE BOGDAN
Căpitan de port

După furtună

Un colţ de cer s'a luminat;
Zâmbeşte iarăşi marea!
Pe'ntinsu-i viscolul a stat,
Iar pescăruşu'naripat
Din nou scrutează zarea.

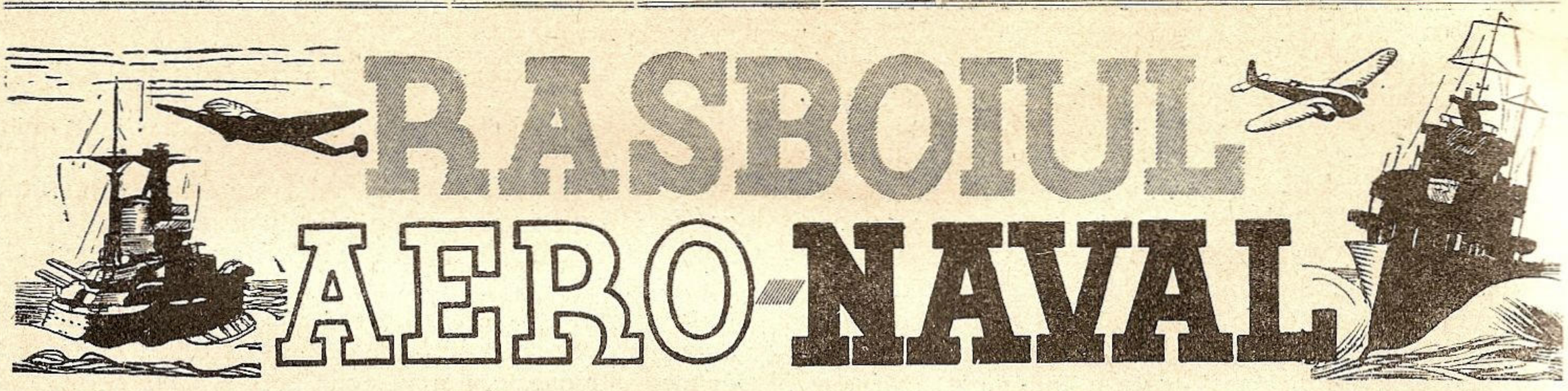
Căci ce a fost s'a terminat:
Urâta amintire!
Pornise vântul la arat;
Val după val el a săpat
Cu vajnica lui fire.

Şi suflete de marinari
Pierdutu-s'au în valuri;
Corăbii mândre de pescari
Cu vele albe, nave mari,
Lovitu-s'au de maluri!

Acum, catargele plutesc
Şi se lovesc de stâncă,
Iară acei ce mai trăesc
S'au adunat şi'şi povestesc
De cei din marea-adâncă...

„E calm acuma pe pământ!"
Ar spune cei de-acasă;
„E trist şi pace de mormânt!"
Spun pescăruşi'n a lor cânt,
Pe insula stâncoasă.

VENERA LT. C-DOR F. POPESCU



RĂSBOIUL AERO-NAVAL

1 OCTOMBRIE — 30 NOEMBRIE

Războiul acesta a fost dela început războiul surprizelor şi război de surprize.

Dela cronica trecută până la aceasta, nu au lipsit surprizele, culminând cu debarcarea anglo-americană în Africa de Nord.

SUBMARINELE

Submarinele axei au fost tot atât de active în apele Atlanticului, dela coasta americană până la cea africană, atacând zile întregi convoaele, decimându-le, cu toate că erau bine escortate. Media zilnică a scufundărilor a fost de cca 100.000 tone, cu toată vremea rea din acest sezon, iar totalul vaselor scufundate în cursul lunei Noembrie se ridică la 1.035.000 tone!

Ca acţiuni mai importante, la 6 Octombrie submarinul italian *„Barbarigo"*, comandat de comandorul *Enzo Grossi* a scufundat în largul oceanului Atlantic, la 330 mile de Freetown (Africa Occidentală) un cuirasat american de tipul „Mississipi", lovindu-l cu 4 torpile. Cuirasatul avea un deplasament de 33.000 tone şi era armat cu 12 tunuri de tunuri de 356 mm., 12 de 127 mm., 8 A. A. de 127 mm. şi 16 A. A. Pe bord avea şi trei avioane.

Marele transatlantic „Queen Elisabeth" de 85.000 tone a fost torpilat la 11.XI în Atlantic.

AVIAŢIA

şi-a accentuat activitatea pe toate fronturile terestre şi acuatice, în strânsă colaborare cu armata şi marina.

Cea *britanică*, pe lângă cele de mai sus, s'a relevat prin atacarea moralului din interiorul Europei, în Franţa şi în Italia mai ales. Astfel la 17.X a fost bombardată regiunea franceză Creuzot, provocând mari pierderi în populaţia civilă; 60 morţi şi 500 răniţi; la 22.X. a ameninţat Vichy, la 23.X. valea Ronului.

Oraşele italiene Milano, Turino şi Genova, au fost greu încercate; pe lângă victime omeneşti, au fost distruse numeroase catedrale şi aşezăminte de mare valoare artistică şi istorică.

Aviaţia *italiană*, pe lângă atacuri masive şi aproape zilnice asupra Maltei, a bombardat la 21.X. Gibraltarul.

Cea *germană* şi *română* a adus un real aport pentru stânjenirea ofensivei pe frontul de răsărit, — iar cea *germano-italiană* pe cel african.

LUPTE NAVALE

Mai mult hârţueli, de cât lupte navale care să ne reamintească pe cele din trecut, au avut loc la 2 Octombrie în canalul Mânecii între un convoi escortat german şi vedete rapide britanice, care au fost puse pe fugă, după ce 4 au fost scufundate, precum şi un vas german.

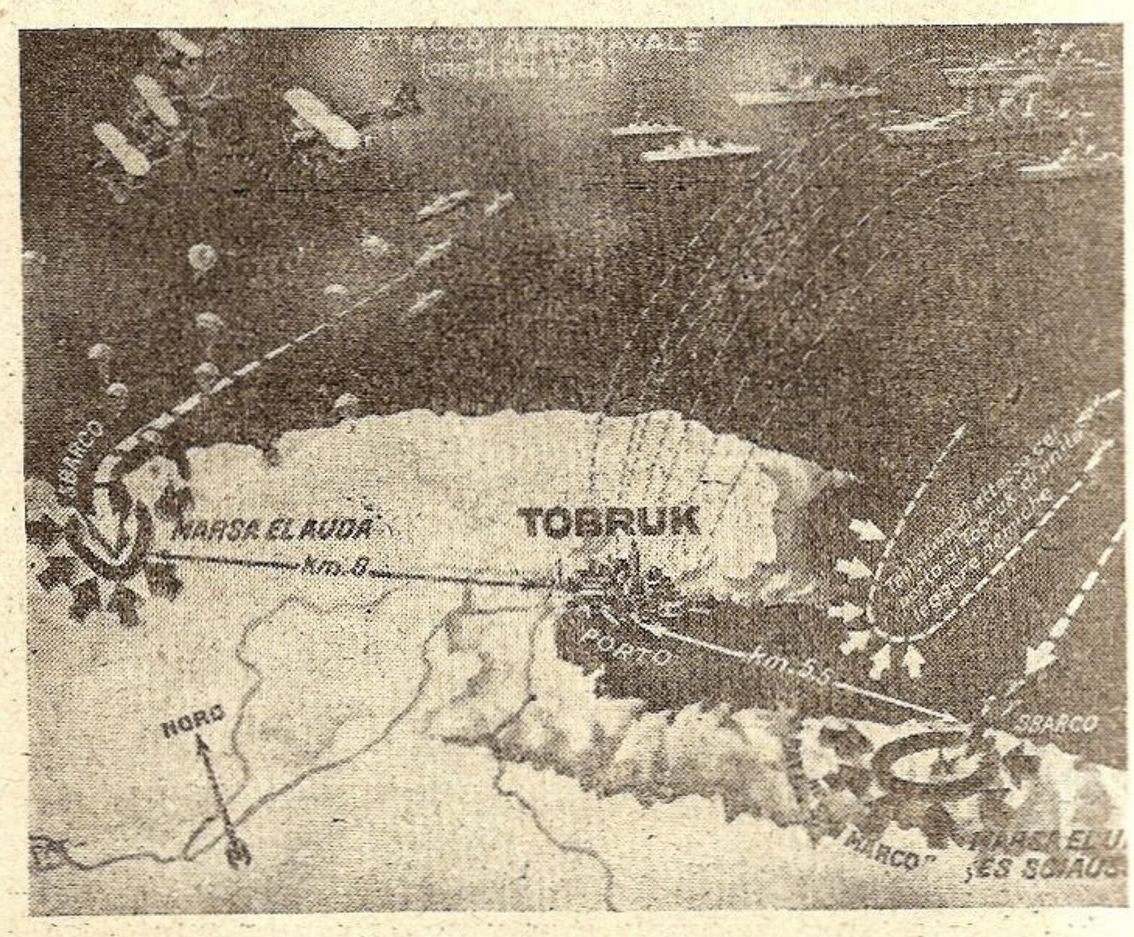
La 7.X. ciocnire între forţe uşoare germane şi un grup de torpiloare britanice dealungul coastei flamande. Parte din torpiloare au fost distruse, restul au părăsit teatrul.

In canalul Mânecii, aprope zilnic, au avut loc încăerări între vasele de patrulă, puitoarele de mine, dragoarele şi vedetele rapide ale beligeranţilor.

De ciocnirile serioase din extremul orient vorbim în altă parte.

FRONTUL AFRICAN

La 26 Octombrie, după mai multe ciocniri aeriene, trupele britanico-americane au început o serioasă ofensivă contra celor germano-italiene, combinate cu încercări de debarcare în spatele frontului, la Marsa Matruh. Trupele axei au rezistat puternicei presiuni până la 4 Noembrie, când au început retragerea pe alte linii. La 13.XI, Tobrucul, a fost evacuat; la 18.XI, Derna de asemenea. Lupte s'au dat între Derna şi Bengazi, care a fost părăsit la 20.XI. Frontul s'a stabilit între Agebadia şi El Agheila.



Luptele pe uscat şi pe mare în regiunea Tobruk.

Surpriza cea mare a fost însă debarcarea anglo-americană în nordul Africei.

Incă dela 15.X, americanii intensificaseră debarcările în Africa occidentală, în special în Liberia, ameninţând Dakarul. Motivul? Liberia ar servi ca bază submarinelor Axei.

Pentru a preîntâmpina o acţiune, amiralul Darlan a plecat în inspecţie la Dakar, şi în Maroc, unde s'a asigurat de moralul trupelor şi de fidelitatea locuitorilor.

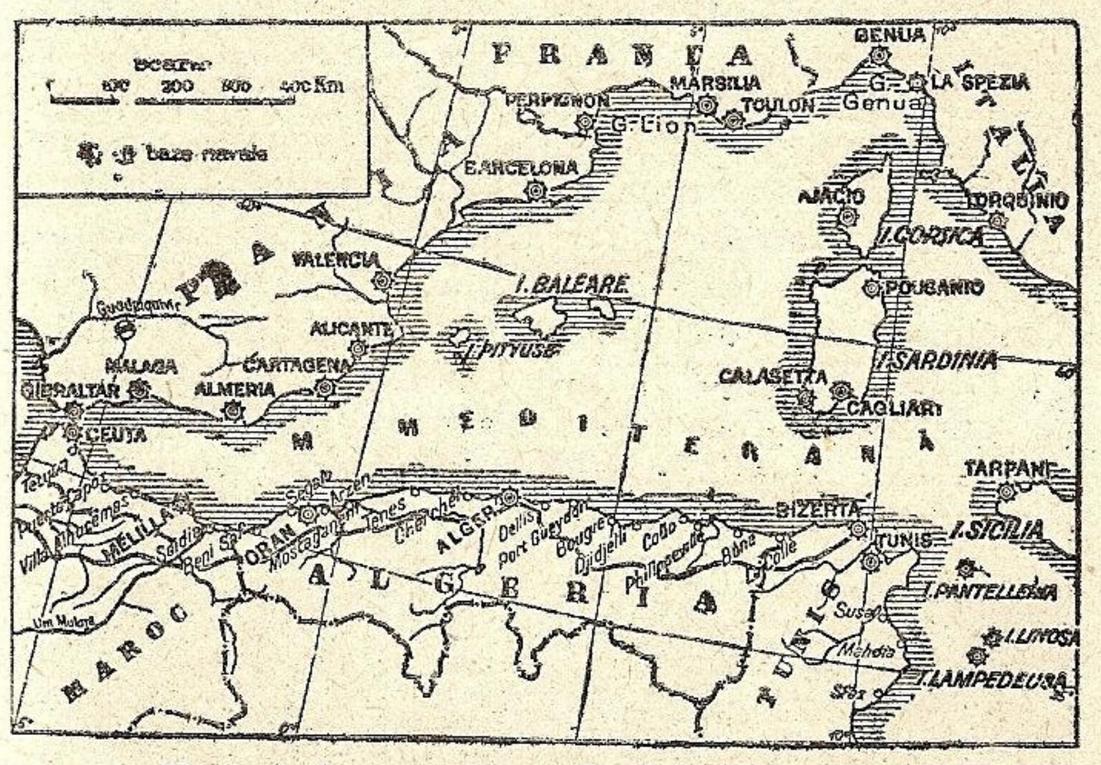
Dela 4.XI, s'a observat o neobişnuită grămădire de

vase la Gibraltar, — port avioane, crucişetoare, distrugătoare, pacheboturi, cargoboturi, etc. La 6.XI, numărul vaselor adunate se ridicase la 126, iar la 7.XI, peste 500.

Surpriza nu a întârziat : la 8.XI anglo-americanii au debarcat în mai multe puncte în Maroc, atât pe coasta Oceanului cât şi a Mediteranei, precum şi în Algeria, la Alger şi Oran. Mareşalul Petain, a protestat la Washington, iar amiralul Darlan a luat conducerea apărării teritoriului imperiului colonial francez. In Maroc ca şi în Alger însă, parte din trupe cu generali în frunte, au pornit o mişcare dizidentă, care a îngreunat apărarea şi a provocat o stare de confuzie de care a profitat invadatorul. Chiar Amiralul Darlan, s'a declarat independent de guvernul dela Vichy.

Puterile axei au dat o ripostă promptă, reacţionând în trei direcţiuni :

1) A ocupat sudul Franţei, spre a face faţă unei acţiuni directe în Europa, — afară de Toulon, care a rămas francezilor împreună cu flota. Ocuparea a decurs în linişte. Cum însă mai toată armata franceză din colonii a trecut de partea aliaţilor, la 27.XI, germanii au ocupat şi Toulonul. Marinarii francezi au *sabordat*,— au scufundat singuri, — vasele pe care erau îmbarcaţi.



Teatrul de operaţiuni din Africa de Nord.

Brava marină franceză, atât de încercată, zace autoscufundată sau dinamitată, — după alte încercări grele în Africa. La Casablanca, Oran şi Alger, au căzut 49 ofiţeri şi 450 marinari, răniţi 31 ofiţeri şi 641 marinari. Ca vase, la Cassablanca, au pierdut 12, printre cari crucişetorul „Jean Bart", iar la Oran şi Alger alte patru.

2) Atacuri masive aeriene şi cu submarinele contra navelor de război şi de transport aflate în porturile Alger, Oran sau în drum. Numai în două zile au fost scufundate 89 vase al căror tonaj se ridica la 440.000 tone. Aviaţia a bombardat aerodromurile Bon, Bougie şi masările de trupe.

3) Debarcare în Tunisia, la 16.XI în Tunis, la 17.XI în Bizerta, spre a stăvili joncţiunea forţelor anglo-americane din Algeria cu cele pornite din Egipt. Tunis şi Bizerta fiind cele mai apropiate puncte de Sicilia şi Sardinia, alcătuind o barieră în mijlocul mediteranei, sunt cheia situaţiei şi pentru ocuparea ei se vor da grele lupte. Primele ciocniri au avut loc la 23.XI.

Perderile navale ale aliaţilor au fost : 11 vase de comerţ de 100.000 tone, scufundate, 65 vase de 398.000 tone avariate. Ca vase de război : 2 cuirasate şi 3 purtătoare de avioane, avariate, 5 crucişătoare şi 5 distrugătoare scufundate, alte 28 unităţi avariate.

In Madagascar, la 5 XI, după două luni de dârză rezistenţă, trupele franceze au fost nevoite a începe negocieri cu adversarul. Ostilităţile au încetat la 7.XI.

EXTREMUL ORIENT

In insulele Solomon şi în faţa lor s'au dat lupte atât pe uscat, cât şi pe mare.

La 17.X, a avut loc o violentă luptă navală în faţa insulei Guadalcanar, unde au debarcat japonezii.

La 26.X, o luptă navală care a durat o zi întreagă, s'a dat în Pacific la nord de insulele Santa-Cruz, între forţe navale japoneze şi americane. Americanii au pierdut patru vase port-avioane, un crucişetor şi peste 200 avioane. Japonezii au avut două port-avioane şi un crucişetor avariate, iar 40 avioane pierdute. Aceasta este a doua victorie navală japoneză, după cea dela 15.VIII.

La 12.XI a început o altă luptă navală în apele insulei Guadalcanar, care s'a încheiat cu nimicirea a 23 vase de lupte americane, printre cari 3 cuirasate, 4 port-avioane, 8 crucişetoare, 7 distrugătoare şi un submarin. Afară de aceste aau mai fost scufundate 25 nave de transport.

La 8.X, după zece luni de războiu, pierderile anglo-saxone sunt următoarele : 8 cuirasate scufundate, 7 avariate ; 8 port-avioane scufundate, 2 avariate ; 62 submarine scufundate, 38 avariate ; 47 distrugătoare scufundate sau avariate ; 43 torpiloare scufundate ; 983 avioane doborîte.

Perderile americane se ridicau la 15 August la 6 cuirasate, 7 port-avioane, 114 crucişetoare, 8 distrugătoare scufundate, iar avariate 5 cuirasate, 2 port-avioane, 10 crucişetoare, 6 distrugătoare, — afară de submarine şi vase de transport.

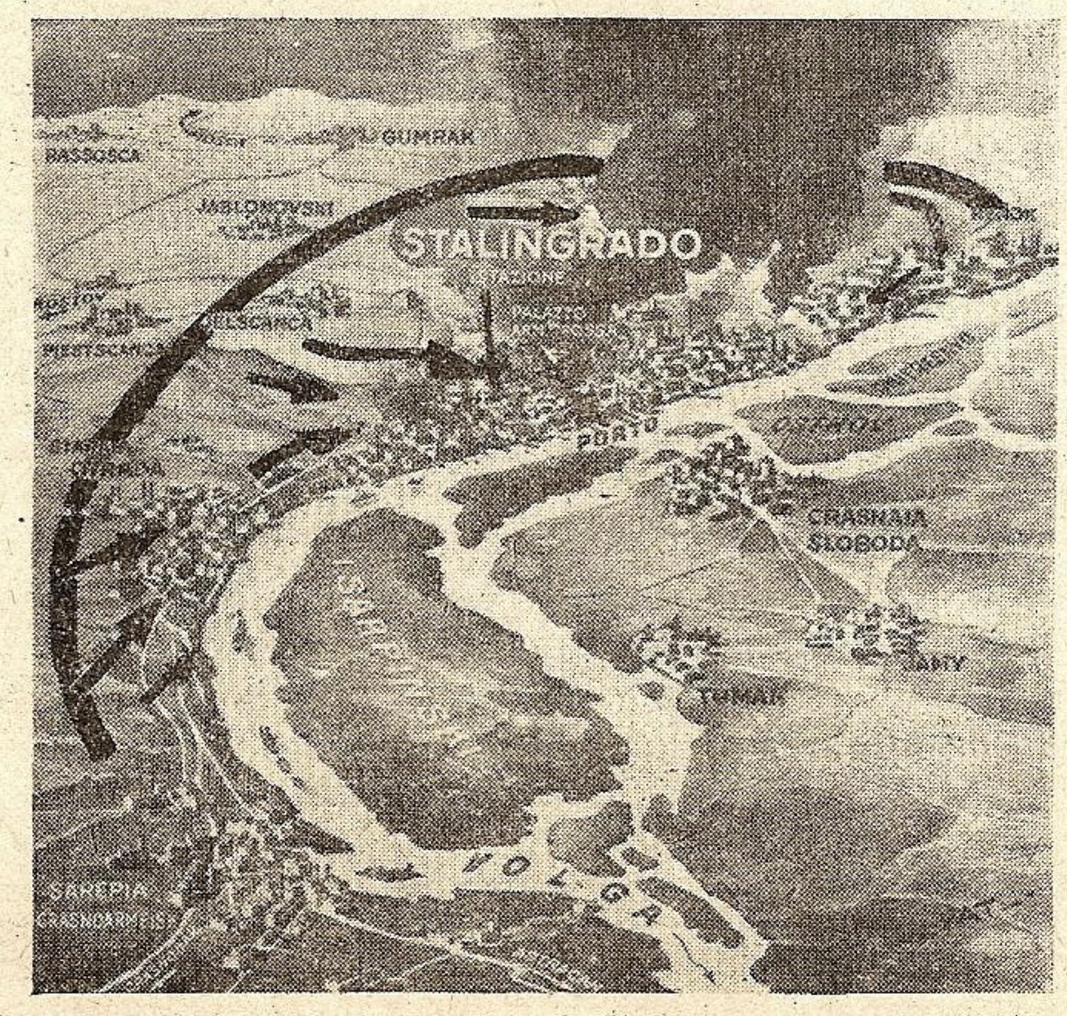
Luna se încheie cu grele lupte în arhipelagul Solomon.

FRONTUL RĂSĂRITEAN

Mai multe atacuri ruseşti pe Don au fost respinse. Acelaşi lucru şi la Rjew, la Voronej, la sud de Ilmen.

La sud de lacul Ladoga, după o luptă care a ţinut mai multe zile, 7 divizii ruse au fost încercuite, făcându-se 12.370 prizonieri, iar 244 tancuri, 307 tunuri, 491 aruncătoare de granade, 843 mitraliere au fost nimicite sau capturate. Numărul morţilor se ridică la 28.000.

La 9.X s'a încheiat altă luptă la sud-est de lacul Ilmen, în care au fost încercuite 7 divizii bolşevice. Au căzut : 3288 prizonieri, 13 tancuri, 108 tunuri, 400 mitraliere, 123 aruncătoare de grenate, etc.



Teatrul crâncenelor lupte dela Stalingrad.

Pe frontul Donului bolşevicii au început la 15.XI o ofensivă viguroasă în regiunea asigurată de trupele române, care dau lupte grele de apărare. După oarecari infiltrări, ofensiva a fost oprită.

In Caucaz, trupele române şi germane continuă a înainta, cu toate greutăţile terenului şi ale vremii, în două direcţii : spre Grosny, pe valea Terekului şi spre mare.

Pe valea Terekului au fost cucerite pe rând : la 4.X oraşele Electrovo şi Werhnijkup, la 7.X Malgobek, la 29.X Nalcik, de vânătorii noştri de munte, făcând-se 7000 de prizonieri. Nalcik e aşezat între Baku şi Rostov, pe autostrada Piatigorsk-Grosny. La 2.XI tot trupele noastre au cucerit Alagir. Până la 19.XI trupele germano - române capturaseră 18.300 prizonieri, 189 tankuri, 284 tunuri şi 430 arme grele.

La 22.XI trupele aliate înaintând la sud-est de Alagir, au forţat intrarea în Caucazul Central. Şi în acestă regiune se dau lupte grele.

In regiunea Tuapse aviaţia a scufundat în portul maritim numeroase vase, iar trupele de uscat ajunsese la 16 Oct. la Şaumian.

In toate luptele grele dintre Don şi Caucaz, trupele noastre au stârnit admiraţia chiar a adversarilor. Generalul de divizie Lascăr a fost distins cu „frunzele de Stejar" la Crucea de fier pentru conducerea încununată de succes şi vitejia trupelor ce comandă.

La Stalingrad după lupte crâncene, în care aviaţia a jucat un mare rol, s'a ocupat casă cu casă, bloc cu bloc atingându-se obiectivul principal : Volga. Prin aceasta traficul a fost cu totul oprit, între sudul şi nordul frontului.

Concomitent cu ofensiva din cotul Donului, ruşii au declanşat una şi între Kalinin şi Toropeţ, cu uşoare înaintări. Luptele sunt extrem de dârze şi pierderile bolşevice de asemenea extrem de mari.

DIPLOMATICE

Bulgaria, prin graiul d-lui Filoff, ministru de externe, a declarat că-şi va îndeplini toate obligaţiile faţă de Axă fiind gata să-şi întoarcă poziţia ei chiar pe câmpul de luptă.

Spania a decretat la 18.XI mobilizarea parţială, pentru a-şi apăra cu armele neutralitatea.

In Farnţa mareşalul Petain l-a demis pe amiralul Darlan din toate demnităţile şi l-a înlocuit cu d. Laval.

Japonia a creat un minister pentru Asia Mare.

CRONICAR

Moartea eroică a unui colaborator

Sublocotenentul rez. EUGENIU A. NEGULESCU

Avem trista însărcinare de a însemna aci, moartea unuia din colaboratorii revistei noastre, care însă s'a ascuns, totdeauna, sub anonimat. Aşa l-a îndemnat frumosul lui caracter şi minunata educaţie, dobândită în familie, să împlinească anumite fapte, generozităţi şi dărnicii care să nu fie cunoscute de nimeni.

Tocmai acum am aflat în ce anume sens şi-a oferit colaborarea la revista „Marea Noastră" şi „Mare Noastră pentru tineret" acel tânăr, modest şi învăluit de o noblеţă rară, numit EUGENIU A. NEGULESCU.

Se ştie că orice revistă, în afara atâtor articole şi studii semnate, publică şi mici cronici, notiţe, recenzii, informaţiuni şi chiar desenuri nesemnate, ca însuşite din partea redacţiei şi direcţiei revistei. Ei bine, tânărul şi talentatul nostru colaborator Eugeniu Negulescu a împlinit atari completări la revistele Ligii Navale Române, precum şi acele interesante concursuri distractive.

Inzestrat cu o serioasă cultură dintr'o pasiune a cititului nemăsurată, studios în ramura inginerească în specialitatea Chimiei dela Politechnica din Bucureşti, având şi darul scrisului, tânărul Eugeniu A. Negulescu, a mai posedat acel talent al desenului, decorului şi gustului estetic redat în ornamentaţii care, cu toate aceste minunate calităţi cultural-ştiinţifice şi artistice, însemna colaborarea sa la reviste ca un aport de mare preţuire.

De altfel îl vedem şi în redacţia revistei „Ziarul Ştiinţelor şi al Călătoriilor" ca redactor, desenator şi secretar de redacţie, neobosit, plecat pe masa lucrului de migăleală. Mai târziu, ca student la Politechnică şi chiar ca inginer-diplomat, el se dăruieşte cu toată pasiunea, pe tărâmul scrisului ştiinţific şi al desenului într'un gust deosebit, aflându-l nelipsit colaborator la ambele reviste ale Ligii Navale.

Debil, miop, sensibil şi delicat, i se prezintă ocaziunea să fie amânat medical, — dar, înzestrat cu suflet vibrător, el refuză ori ce sfat de a rămâne înapoia frontului, dimpotrivă ţine să nu fie mai prejos decât fratele său, căpitan-marinar activ, un unchi colonel de infanterie şi tatăl său, comandor-marinar, ambii participanţi în războiul 1916—1918 în linia I-a a luptelor.

Colaboratorul nostru ia parte la toate luptele împotriva bolşevicilor la Prut, Nistru, Bug, însoţind victorioasele noastre trupe la Nicolaev, Kerson, Rostov, Anapa, Novorosisk, apoi la luptele dinspre Nord spre Don. In acest timp a fost promovat sublocotenent (1.VIII.1942) şi distins cu „Bărbăţie şi Credinţă" şi „Coroana României" cu spade şi panglică de „Virtute Militară". I se propune să se activeze, dar el poate aduce servicii ţării şi ca ofiţer de rezervă. Şi continuă să lupte cu aceeaşi ardoare. E îndemnat să fie trecut în zona interioară ; acestora le răspunde :

— *„Atâta timp cât pot pronunţa sau scri cuvântul NU, eu răspund categoric NU ! Deci nu mă voi depărta niciodată dela drumul drept de care vorbea tatăl meu la o conferinţă. Acest drum, pe care voi continua să merg, mi l-am fixat dela început în viaţă şi pe el voi rămâne.*

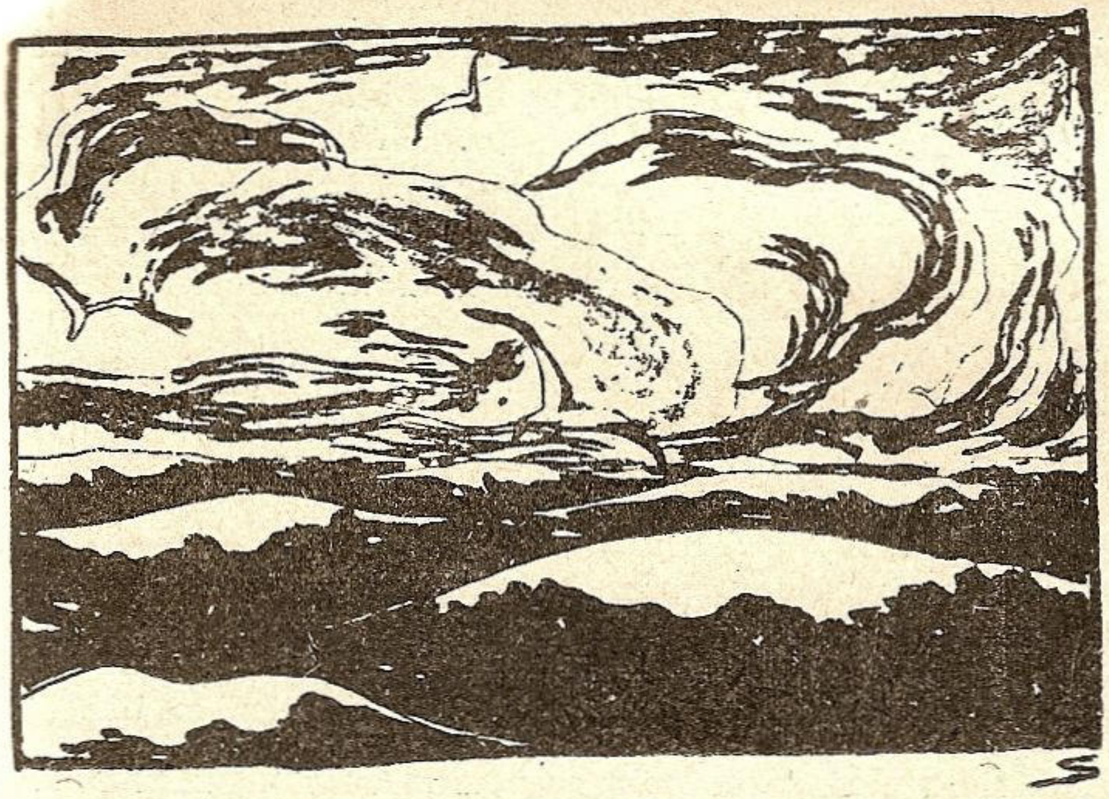
La alte stăruinţe, făcute în acelaş sens, răspunde într'o scrisoare:

— *„Compătimesc pe toţi tinerii care nu au avut fericirea să ia parte la această cruciadă epocală, mai ales pentru neamul nostru. Aci, pe front, se inscriu pagini de glorie poate neîntâlnite vreodată în istoria Neamului Românesc".*

Ce sublime şi sfinte cuvinte !

Dar în ziua de 12 Noembrie 1942 acest brav e răpus de o schije dela o bombă a unui avion inamic bolşevic la Morozovscaia. Sublocotenentul rez. Eugeniu A. Negulescu moare vitejeşte pe câmpul de onoare. Moarte glorioasă !

SCARLAT PREAJBĂ



Marea

ascultând „La Mer" a lui Claude Debussy

Văd marea liniştită care insă
Păstrează furtunoase presimţiri ;
Văd marea încruntată, marea plânsă
— Amanta pătimaşelor iubiri.

Văd marea zbuciumată care geme
Şi-şi flutură în zări spumoase şaluri,
Când vântul dur, în glas cu anateme,
De stânci, zdrobeşte palidele valuri.

...Un disc de patefon, în faţa mea,
Sub ac, se învârteşte-ameţitor....
...Văd marea : străluceşte ca o stea
In sufletu-mi cu aripi de cocor...

ALEXANDRU BILCIURESCU

De vorbă cu marea

Pe maluri, ancorase — vas negru — înserarea....
Tristeţea coborîse din luntrea unui vis...
Şi-am stat atunci de vorbă, noi singuri, Eu şi Marea,
Noi singuri în decorul imensului abis....

Avea în glas poveste şi cântec de sirene,
Acorduri senzuale de patimă, şi dor,
— Ecou tors din destinul acvaticei poene,
Brăzdată cu trirema de-un dârz conchistador.

La fel cu doi prieteni ce pe-aripe de boare
Trimisu-şi-au în taină mirifice scrisori,
Scrisori cu slove-albastre de stele şi de soare,
La fel, Eu şi Thalassa, ne-am scris de-atâtea ori !

Am stat atunci de vorbă, Noi doi, întâia oară...
Şi palida Selene, cu arcu-i de cristal,
Svârlea săgeţi ; iar vântul, pe gingaşa-i vioară,
Cânta sonata nopţii cu pianul unui val....

In seara-aceea, Marea, robită de magia
Destinului ei falnic, avea eroic glas,
Şi'n inima-i sonoră de scoică, nostalgia
Suna o notă tristă, luându-şi bun rămas...

Adio ! Scriu, Thalassa, cu tocu'n călimară
De astre şi de gânduri — trudit şi stins ecou — ...
De ce-ai vorbit cu mine ? Ce deşteptare-amară !
Spre tine, o Thalassa, aş vrea să plec din nou !....

ALEXANDRU BILCIURESCU

Elegie Marină

Lt.-Colonelului George Ionescu

— Tezaur lunecând în zările
De vis ce'ncheagă depărtările —
Fregata îşi adie cântecul....
— Tu, vântule, deschide-i pântecul !....

Albastrul cer şi'ntinde stemele
De blond azur, când trec triremele,
Semeţe, înălţând catargele...
—Tu, vântule netrebnic, sparge-le !....

Cu coama iadului, furtunile
Încalică, dement, genunile
Şi-apucă prorele şi pupele....
— Hai, vântule sălbatic, rupele !...

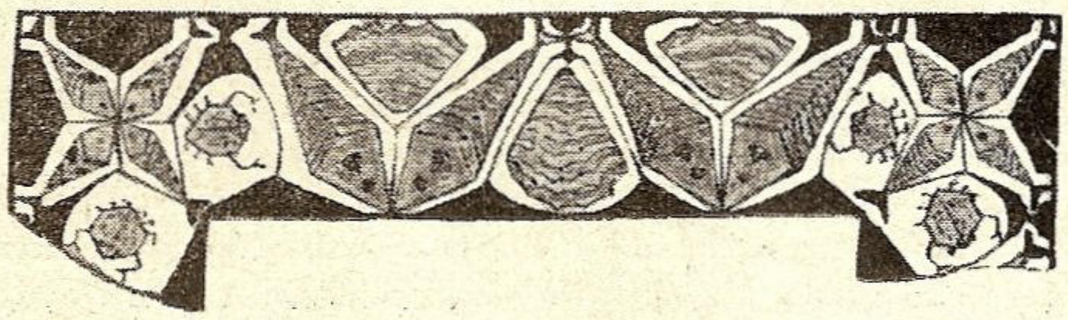
Ce straşnic tremură vântrelele !...
Se'ntunecă pe boltă stelele !...
— Hai, vino ! moartea'n trupuri toarnă-le
Şi suflă-ţi, vânt, războinic, goarnele !....

Furtuna, pregătindu-şi pândele,
Aruncă vasului osândele,
Smulgându-i inima şi braţele...
— Fii gata, vântule, şi'nhaţă-le !...

Din beznă, au venit stafiile,
Ducând pe val cernit sicriile....
Şi mării-i tremură pleoapele....
— O, vânt, ce cimitir ţi-s apele !....

Plutesc rănite'n suflet navele
Şi jalnic mişună epavele....
Zadarnice, adie rugile...
— Tu, vântule, înşiri coşciugile !...

ALEXANDRU BILCIURESCU



Cythera

Pe marea unui suflet de femee,
Corabia himerei plutitoare
Arareori încearcă să mă iee,
— Eternă frumuseţe - amăgitoare, —

Sunt pânzele întinse... Şi cârmaciul
Îndreaptă nava gândului şi-a firii
Spre templul siderul !... Să vie vraciul
Ce toarnă'n cupe vinul fericirii !

Pornim în vis, spre magica Cytheră...
In care port enigma şi-o ascunde ?
Şi inima ce tace şi ce speră
Îşi tremură nădejdile pe unde...

In cuibu'nchipuirii, ţese luna
Minunea împlinirii, blestemată,
Pe care am dorit-o totdeauna,
Pe care n'am găsit-o niciodată...

ALEXANDRU BILCIURESCU

CONST. - VIRGIL GHEORGHIU. *Cu submarinul la asediul Sevastopolului.*

Literatura de război apărută în timpul când tunul încă bate sau imediat după încheerea păcii rare ori este la înălţimea epocii trăite, pildă pentru veacuri. Talentele consacrate ca şi cele care încep să iasă la iveală sau nu au fost pe front, pentru a fi cutremurate de ambianţa locală sau, dacă au fost, cercul în care au gustat din plin nu era atât de larg ca să poată îmbrăţişa ansamblul, să dea ceva puternic, nepieritor. Trebue să treacă ani după încheerea păcii, ca impresiile să se coordoneze, contureze, concentreze, cristalizeze în ceva solid, fără moarte.

Totuşi... unele din recentele publicaţiuni fac excepţie, sunt destinate să rămână, prin omenescul şi deci eternul din ele. Această soartă o are volumul domnului *Gheorghiu*, cu atât mai puternic, cu cât autorul, — „o gingaşe fecioară care a născut băiat", cum spune d. Ionel Teodoreanu, — recunoaşte că până a se îmbarca pe submarin nu mai fusese niciodată pe mare. Venise deci cu o virginitate maritimă, care i-a ajutat ca, cu talentul său, să redea impresiile din cele 10 zile de îmbarcare pe „sicriul protector" cu toată curăţenia, deci şi puterea. Şi a reuşit. Rar ne-a căzut în mână o scriere atât de limpede, duioasă, puternică şi atrăgătoare, în care să fie redat sufletul marinarului, în speţă cel de pe submarin.

Talentul autorului, cunoscut prin volumele de versuri *„Viaţa de toate zilele a poetului"*, *„Caligrafie pe zăpadă"*, *„Ceasul de rugăciune"*, s'a pus în slujba Patriei, trâmbiţând faptele de arme de pe uscat în volumele *„Ard malurile Nistrului"*, ajuns la a patra ediţie şi *„Am luptat în Crimeia"* apărut în a doua ediţie, ca să se încheie cu apa în ce are mai sinistru, mai puternic şi deci mai măreţ: adâncurile. După acest volum autorul anunţă un altul *„Cruci de lemn pe Marea Neagră"*. Suntem siguri că autorul ne va reda şi impresiile din văzduh. Deocamdată să urmărim pe cele ca submarinist. Mărturisim dela început că spicuirea, din care să reiasă valoarea cărţii, nu a fost uşoară, fiindcă totul ar fi meritat să fie reprodus.

Începem cu *Viaţa pe submarin:*

Submarinul este ca un vampir. El suge sângele şi sănătatea oamenilor.

Nu-mi mai ieş din minte cuvintele pe care mi le-a spus maestrul Trandafirescu, azi dimineaţă, când mă văitam că e prea multă umezeală în submarin.

— Aici e prost, fiindcă ne suge marea!

Adâncul negru al apei îţi suge sângele şi puterea, infiltrându-ţi în piept umezeala şi răcoarea lui bolnavă.

Dar nu numai marea: şi fierul pereţilor, al maşinilor şi al tuturor lucrurilor din submarin, ne impregnează în trup răceala lui.

Niciodată n'am avut mai precis sentimentul morţii şi intuiţia cuvintelor cimitir, sicriu şi cavou, decât în orele de imersiune.

Aşteptam seara, ca pe un mare dar Dumnezeesc, ca pe un miracol, pentru a ieşi la suprafaţă, ca să gustăm aerul.

O, dacă aţi şti cât de flămânzi eram de aer, cât de foame ne era de aer!

Bronchiile plămânilor noştri se vestejeau şi mureau parcă, de dorul aerului (pag. 207).

Cu toate acestea toţi dela bord sunt setoşi de luptă, dornici să *sfideze moartea*, dela comandant până la.... autor.

In carnetul meu de note am scris azi: „Dumnezeu mi-ar face o mare favoare, dacă aş muri în luptele pe care o să le poarte, sub apă „Delfinul".

Oamenii mor, în deobşte, atât de urât!... Ce e mai inestetic şi mai stupid decât să mori din cauza unei boli sau a unui accident?

Chiar să mori de bătrâneţe, e stupid.

Singura moarte frumoasă e în luptă.

Aceasta e unica moarte care ar împăca pe deplin orgoliul meu bărbătesc şi, îndoită-mi mândrie de scriitor şi de soldat (pag. 14).

Noi trăim de-amu vecini doar cu marea, cu cerul şi cu moartea. Le simţim pe toate trei lângă umăr şi lângă piept. (pag. 80).

Moartea în submarin este cu totul, cu totul altfel decât pe uscat, în aer sau pe celelalte nave de război.

Această moarte nu este totdeauna în fel. Câte odată în submarin se moare mai frumos decât oriunde. Totuşi pot interveni aici atâtea scene dramatice, încât moartea oamenilor de pe un submarin eşuat atinge proporţii necunoscute de dramele descrise în romane.

Dacă submarinul eşuiază pe un fund care nu e mai adânc de 100 sau 200 metri, şi dacă în interior nu a pătruns apă, atunci moartea este dintre cele mai dramatice.

Inchipuiţi-vă că oamenii de pe submarinul eşuat ştiu că se află pe fundul mării şi că nu mai există nicio posibilitate de a fi salvaţi.

In acelaş timp, ei sunt perfect sănătoşi, au provizii şi aer. Oamenii aceştia pot vorbi, pot să doarmă, dacă ar vrea, pot să ia masa, sau să facă chef, dacă ar exista alcool la bord.

Ei pot calcula cam câte ore le ajunge aerul şi mâncarea. E aproape sigur că dânşii fac această socoteală. După ce au măsurat cantităţile de aer, alimente şi apă pe care le au la dispoziţie, calculează cam câte zile sau câte ore le-ar ajunge proviziile, ca să nu moară.

După acest calcul matematic, după o serie de adunări, de scăderi şi de împărţiri oamenii de pe submarin pot afla, cu exactitate, când au să moară. Mai bine zis pot calcula ora când au să înceapă a muri. Căci după terminarea aerului din rezervoare, unii, cari sunt mai puţin rezistenţi, mor imediat, iar alţii mai supravieţuiesc nu timp.

Faptul că ştii că vei muri şi când vei muri, dă loc la drame care întrec ori ce închipuire. Până acum nu putem afla decât cu ajutorul fanteziei şi al deducţiei logice ce se poate petrece într'un submarin eşuat în modul acesta. Deşi au existat multe cazuri de eşuări din acestea, nu cunoaştem amănunte. Nu cunoaştem nimic din ceeace s'a petrecut în ele, acolo, în fundul mării. Cert este faptul că oamenii n'au murit imediat, că ştiau când îşi vor da sfârşitul şi că îl aşteptau, fiindcă nu se puteau împotrivi lui.

Cum aşteptau acest sfârşit?

Nu putem şti.

Putem să ne închipuim ce am face noi dacă ni s'ar întâmpla asta? Nu putem şti.

Deşi cunoaştem o serie de elemente, totul s'ar petrece inedit.

Acest fel de a eşua, cu întregul echipaj în viaţă, este cel mai dramatic. (pag. 118—120).

Dar *Credinţa* dă marinarilor putere:

Vedeta rapidă „Viscolul", săgetând luciul apei, s'a apropiat de noi, cu viteză mare.

Un marinar a ieşit pe puntea vedetei la prova, semnalizând cu pavilioanele de mână.

Am avut o clipă de spaimă. Ce ne va spune? S'a întâmplat ceva?

Am fost atent şi am descifrat semnele. Vedeta ne spunea: „Dumnezeu să vă ajute!"...

Atât de mult m'a impresionat această urare, făcută în largul mării, cu pavilioanele, încât am simţit cum îmi ard obrajii.

După câteva clipe, urarea a fost repetată.

La urmă, vedeta ne-a spus, cu fanioanele:

„Victorie! Victorie! Victorie!"

Cuvântul acesta sonor a fost repetat de multe ori, ca să umple marea cu măreţia lui, şi l-am simţit atât de viguros încât parcă nu ar fi fost spus cu pavilionul, ci cu o trompetă uriaşă!...

Şi câte perle nu ar mai fi meritat să fie redate, — dar lăsăm cititorului ca, cu volumul în mână, să le admire! La toate apare *poetul-şleţuitor:*

Nu se mai cunoştea unde am stat. Şi doară nu au trecut decât vreo câteva clipe, de când am părăsit dana.

Marea nu păstrează amintirile.

Marea nu trăeşte decât în prezent, fără să poarte pe valurile ei vreo amintire sau vreun semn din trecut. Ea n'are memorie.

Dacă te aşezi pe iarbă, îţi rămâne, când te ridici, urma trupului, ca un culcuş cald.

Dacă te-ai aşezat întins, pe ţărână, ţărâna îşi păstrează ca pe o amintire scumpă, forma mânii în care te-ai sprijinit, când te-ai ridicat, şi parcă rămâne şi ceva din făptura ta sufletească în ea.

Toate drumurile păstrează urmele paşilor care le calcă.

Pământul are memorie.

Marea nu păstrează însă nimic din trecerea noastră peste ea.

Iată, de exemplu, pe locul pe care a stat atâtea zile „Delfinul", nu a rămas nicio urmă.

Numai picurii de ploaie, cad pe luciul apei peste dană, ca nişte lacrimi uşoare pe care le varsă cerul pentru despărţire. (pag. 49).

La debarcare — autorul plânge:

— *De ce plângi?*

Plângeam fără să ştiu. Acum îmi era ruşine că plâng.

Aş fi vrut să mint. Să spun că mă doare capul sau că am un şoc nervos.

Dar n'am spus nimic.

De fapt îmi părea rău că mă întorc.

Pare absurd. Celor care nu cunosc frontul şi linia de foc, o să li se pară morbidă această tristeţe.

Cine a fost însă în linia întâi, trăind zile şi nopţi de-a-rândul, umăr lângă umăr cu moartea, simţindu-se puternic şi tare ca un Dumnezeu (căci orice soldat este, pe front, tare, sincer şi curat ca un Dumnezeu), va înţelege durerea mea, chiar dacă nu a trăit-o.

Frontul este un paradis.

In luptă trăeşti atât de pur şi atât de intens, încât întoarcerea ţi se pare o coborîre din cer.

Viaţa cotidiană, pe care ai s'o reiei, îţi pare meschină, neînsemnată şi inutilă.

Gândindu-mă că va trebui să încep seria de ipocrizii şi minciuni convenţionale, de pe uscat, m'am simţit umilit. M'am simţit umilit până la lacrimi.

Am trăit, în războiul sub apă, cea mai înaltă treaptă a emoţiilor, a riscului, a durerilor şi a tăriei omeneşti.

Părăsind frontul, părăsesc un paradis straniu, patrulat de moarte, săgetat de dureri, dar oricum, părăsesc un paradis autentic.

De aceea plâng acum, fără să ştiu şi făr ăsă vreau:

Pierdusem paradisul!.... (pag. 294).

Nu ne îndoim că adânca şi puternica lucrare va avea mai multe ediţii. Căci iată ce spune maestrul penei româneşti, d. Ionel Teodoreanu:

Nimic nu i-a scăpat acestui paj al războiului. Una după alta, ritmic parcă, foile scrise ne-au adus foşnetul epic, basul jupiterian al tunului, serpentinele de moarte ale avioanelor, năvala de mistreţi a tankurilor, drumul de brav numai drept al vitejiei româneşti....

Şi n'a avut astâmpăr — căci cine merge înainte învaţă numai şi mai înainte —, până când n'a ajuns — poate pe urma amintirii lui Jules Verne, rămasă cu copilăria la lumina lămpii — şi'n fundul amar al mării.

Zece zile, — cât o mie una altele — a trăit viaţa scufundărilor unui submarin, la asedul legendar al Sevastopolului.

Lectorul va deschide cartea fundului de ape şi va hotărî dacă filele ei sunt valul luptei din adânc sau numai al talentului.

Oricm, cu bucurie să ne fie tuturor. Căci în adâncul Mării Negre un bărbat s'a botezat.

Să ne trăiască!

SĂ DEA DUMNEZEU! — zicem noi.

MOŞ DELAMARE

VÂNĂTORII DE EPAVE, roman de *Victor Negoescu.*

Pe lângă multe traduceri, literatura noastră s'a îmbogăţit cu încă un roman marinăresc original. Autorul, d. Victor Negoescu este unul dintre puţinii români care a vânturat mările şi oceanele depărtate. Impresiile numeroaselor aventuri nu le-a dat în vileag sub formă subiectivă de jurnal de bord, — ci sub formă de roman, roman exotic. Autorul dispare ca personaj, — dar îl recunoşti printre unul din cei îmbarcaţi pe „Puricele", la bordul căruia, deşi opera în apele fermecătoarei insule Tahiti, se vorbea româneşte.

Sunt pagini trăite şi redate cu toată simplitatea, curăţenia, sinceritatea caracteristică marinarului, — scoţându-se în relief: viaţa chinuită dela bord, înveselită doar de tachinările camaradereşti lipsite de răutate; cinstea marinarului, curăţenia lui sufletească, cu toată aparenţa contrarie. Acţiunea mai e împletită şi cu o dragoste curată, cu oameni lacomi dela uscat, cu scene hazlii, cari face ca volumul să nu fie lăsat din mână decât la terminare.

Vânătorii de epave! *„Cine nu-i ştie îi blesteamă, cine i-a văzut îi respectă, iar cine îi cunoaşte îi admiră".* Ei culeg şi salvează dela scufundare epavele abandonate. De altele nu se ating.

Şi-s cinstiţi în încercata lor meserie:

— *Suntem socotiţi hiene ale mărilor, dar e nedrept. Cinstea noastră n'a fost pătată până'n prezent cu nimic. Ceeace luăm, numai în luptă dreaptă cu marea luăm. Ce luăm noi nu aparţine nimănui, decât valurilor! Iar noi, lor le smulgem prada. Un petec la pantaloni e un semn de noblete, căci dovedeşte că încă n'ai înşelat pe nimeni...*

Ce şi cine i-a atras pe aceşti vânători de epave? Ne-o spune autorul prin gura sfătosului „moş Licuţă":

— *Cine?... Marea!... Numai ea!... E ca o amantă: capricioasă, dar credincioasă! Farmecul mării n'a putut nimeni să-l explice până acum. El se oglindeşte în ochii celui îndrăgostit de ea! Balansul ei e leagănul copilăriei; murmurul valurilor e o simfonie divină, ororrea nouă pentru cel ce-o ascultă şi o înţelege; culoarea ei este culoarea ochilor iubitei în care citeşti linişte, patimă şi furie; întinderea ei îţi arată nemărginirea şi grandoarea! Când pluteşti pe valurile ei te lepezi de toate patimile omeneşti şi uiţi că mai există şi altceva pe lume. Te strângi la pieptul ei ca la acela al mamei şi toată dragostea i-o închini, ca un copil iubitor. Ţese în jurul tău fire de aur şi te prinde în plasa ei, cum prinde păianjenul musca. Chiar dacă ai şti că în faţa ta se deschide o prăpastie fără fund, te duci spre ea cu braţele deschise! Pentru ce-i ce n'o cunosc, e teribilă, pentru un marinar, e mai blândă ca un miel! Farmecul acesta îl porţi în inimă până când îţi încetează inima de a mai bate. Sunt sigur că el dăinuieşte chiar şi dincolo de această viaţă şi că din când în când sufletul mai vine să se îmbete de el. Asta e marea!*

— *Dar marinarii de ce sunt în altfel?*

— *Noi marinarii avem un fel special de a ne purta în lume şi care pare ciudat celor ce nu ne cunosc felul de viaţă, — adică oamenilor dela uscat şi celor ce-şi petrec viaţa prin saloane. Sclifoşiţii zic că suntem bădărani. oFarte greşit, fiindcă noi cunoaştem bunăvoinţa tot atât de bine ca şi cei care ne judecă. Oceanul, cât este de imens, se poartă simplu în măreţia lui şi noi ne-am adaptat mediului. Valoarea unui om trebue măsurată cu mintea, nu cu ochii; sau măsoară-i numai capacitatea, nu şi înfăţişarea. Noi*

ne ţinem de acest principiu spre deosebire de cei de pe uscat, cari preferă poza...

Ca să arate legătura dintre navă şi marinar, autorul spune:

„Cine n-a călătorit pe mare, nu poate înţelege acest sentiment al marinarului faţă de nava care-l poartă pe spinarea ei. Se naşte un fel de afinitate între el — fiinţă vie — şi obiectul acela care — totuşi — trăeşte, se sbuciumă, se bucură şi se întristează după oscilaţiile vieţii celui care îl conduce.

Suntem în aşteptarea şi a altor romane de acelaşi gen şi scrise cu acelaşi talent natural, marinăresc. Autorul a văzut şi trăit multe aventuri.

Ii urăm *„drum bun înainte!"*

● POLITICA RUSEASCĂ LA GURILE DUNĂRII ŞI MAREA NEAGRĂ, de N. Daşcovici, profesor la universitatea din Iaşi (a 45-a publicaţiune a L. N. R.). Este o prea interesantă lucrare redată după conferinţa pe care d. prof. Daşcovici a ţinut-o sub auspiciile Ligii Navale Române. Autorul face o incursiune în domeniul puterii turceşti şi apariţia Rusiei moscovite. Desvoltă politica rusească, în decursul timpurilor până în prezent, care a fost atât de păgubită pentru Ţările Româneşti de odinioară şi de acum. Se arată şi *ce* şi *cum* s'a urmărit de către celelalte ţări vecine şi de marile puteri europene, care nu au putut împiedica tendinţa de expansiune a moscoviţilor, accentuată îndeosebi sub politica ţarului Petru cel Mare şi ţarina Caterina II-a urmaşe credincioasă în executarea testamentului lăsat de acest ţar. Sunt descrise, în treacăt, războaele provocate de marile puteri din pricina continuei expansiuni ţariste aceasta bătând persistent spre Constantinopole şi Dardanele, prin Marea Neagră. Din toate aceste tendinţe şi planuri moscovite, au fost, totdeauna, lovite Ţările Româneşti, în special Moldova, aflate în drumurile ruseşti, ca atare încălcări, dominaţii, hrăpiri în trupul românesc. De aici, Marea Neagră şi gurile Dunării le-au stat în cale şi deci urmăririle planului de înghiţire a tot ce-i împiedicau pe moscoviţi de a domina şi stăpâni aceste mari ape. Se trece apoi, la politica moscovită după războiul din 1914—1918, care e aceiaşi sub bolşevici, ca şi sub vechii ţari. Domnul Daşcovici, bazat pe documentări istorice-politice serioase, îşi desvoltă, în chip competent şi concludent, teza ce şi-a propus, până la capăt, când ajunge, la ultimatum, din noaptea de 26 Iunie 1940, dat de U. R. S. S., României, când întreaga omenire acuma începe să cunoască mai bine ceiace se urmăreşte de bolşevicii de astăzi — ce s'a urmărit întotdeauna de ţarişti — cotropirea şi distrugerea Europei şi ca atare înghiţirea altor ţări şi în deosebi a României. Deci pericolul e la răsărit pentru noi şi pentru Europa.

● ANGAJAMENTUL NAVAL DELA 26 IUNIE 1941, de căpitan *Ion Tocineanu*, este a 47-a publicaţiune editată de Liga Navală Română. E o lucrare ce descrie scufundarea marelui distrugător bolşevic *„Moskowa"* în apropierea coastelor româneşti. Autorul a participat la această operaţiune în calitatea, ce a avut, ca ofiţer însărcinat cu tragerea. Frontul pe uscat, întins pe o lungime de 2.500 km. a fost continuu împins spre Est de bravele trupe aliate, la care şi românii au luat parte; spaţiul aerian deasupra teritoriului bolşevic se găsea sub stăpânirea aripelor aliaţilor noştri; iar Marea Neagră prezenta — atunci ca şi acum — o importanţă capitală în special pentru noi. Numai că marina bolşevică era într'o copleşitoare superioritate numerică şi de tonaj faţă de marina noastră. Totuşi, navele duşmane nu întreprind de cât o singură acţiune importantă: acea dela 26 Iunie 1941, asupra căreia distrugătoarele româneşti şi apărarea coastelor noastre ripostează în chip strălucit. D. căpitan Tocineanu, ca martor ocular, care a trăit sub presiunea operaţiunilor din acea zi, în calitate de director al tirului de pe N. M. S. „Mărăşeşti", istoriseşte evenimentul desfăşurat sub proprii ochi, descriindu-l în chip cronologic: atacul aerian asupra Constanţei şi navelor noastre; apariţia navelor bolşevice; tragerea rapidă a acestor, în acelaş timp cu bombardamentul aerian; tragerea depe distrugătoarele „Mărăşti" şi „Regina Maria" împotriva distrugătoarelor inamice; încadrarea cu lovituri eficace a navei „Moskowa"; navele bolşevice părăsesc lupta fuga acestora sub protecţiunea fumului; intervenţia depe uscatul nostru; distrugătoarele noastre şi artileria coastei provoacă explozia şi scufundarea distrugătorului „Moskowa"; continuarea tragerii asupra navei „Harcow" şi urmărirea. Toate aceste puncte sunt înşirate numai; ar fi interesante descripţiile în detaliu. Se reproduce conversaţia avută de autor cu un prizonier bolşevic. Textul lucrării e însoţit de scheme care întregesc istorisirea de faţă. E o comparaţie, în paralel, între navele noastre şi bolşevice din acea zi. Această scurtă descripţie, desigur, va fi completată, ulterior, de o alta cu mult mai desvoltată. Deocamdată lucrarea d-lui căpitan Tocineanu prezintă interes şi noi o recomandăm a fi citită.

● CÂND MOLDOVENII ŢINEAU STRAJE LA NISTRU, de *Apostol D. Culea* (editura „Casa şcoalelor", Bucureşti, 1942). Este o minunată culegere de povestiri strânse şi bine rânduite de d. Culea, din diverşi autori, care îmănunchiate, corespund perfect de bine titlului dat, arătat mai sus. Sunt şi clişee între frumoasele pagini aşezate şi alese cu pricepere şi mare chibzuială, ca să întregească textul scrierii. Găsim că această carte e o perfectă antologie, întocmită cu bun gust de d. Culea, care poate să fie dată nu numai în mâna şcolărimei, a tineretului, oricare ar fi şi s'ar găsi, dar şi a oamenilor maturi, cari doresc o lectură recreativă şi întăritoare. Sunt legende, istorisiri, povestiri şi cântece în versuri populare şi clasice, din autorii vechi şi noui — Vasile Alexandri. M. Eminescu, V. A. Ureche, A. V. Gâdei, T. Pamfilie, Radu Rosetti, M. Sadoveanu, Apostol D. Culea — care plac oricărui cititor, fie că le-a mai ştiut, fie că nu le-a mai cunoscut. In această culegere sunt pagini de istorie care reînviază simţămintele nobile — patriotice, sunt motive de reînălţarea mândriei româneşti şi a cultului de figuri vechi ce au jucat, cândva, roluri însemnate în istoria naţională pe care se reazimă acea de acum. D. Apostol Culea a adus prin această culegere, un mare serviciu educaţiei tineretului şi culturii semenilor săi. Recomandăm, această carte, cu toată căldura.

● AVARIA COMUNĂ IN DAUNELE DE TRANSPORT MARITIM ŞI REGULILE YORK-ANVERS 1924, traduse şi comentate de *George Căpităneseu*, laureat al facultăţii de drept din Paris, avocat (Bucureşti, 1942). Autorul face istoricul avariei comune dela fenicieni, greci şi romani până în ultimul timp de acum. Principiul de bază al avariei comune a fost şi este echitatea. In timpul călătoriei unui vas toate interesele angajate în expediţia maritimă sunt expuse aceloraşi primejdii, iar grija salvării e aceiaş pentru toţi. Totuşi se ivesc conflicte. Instituţia avariei comune urmăreşte înlăturarea sau aplanarea conflictelor. De aci intervine ideia între „salvarea" şi „interesul comun". Deci există divergenţe. Ca atare s'a simţit nevoia unficării pe teren internaţional. Primul pas spre o codificare internaţională a fost făcut de „National association for the promotin of social science", cu rezultatul ţinerii conferinţei dela Glasgow (24.IX.1860). Ulterior (în 1864) s'au alcătuit „Regulile York". Chestiunea a fost reluată de „Association for the reform and codification of the Law of Nation" în conferinţa dela Anvers (la 30.VIII.1877). Aci s'au redactat „Regulile York Anvers". Puse în practică, aceste reguli au fost revizuite. pentru completare şi prezentat la congresul dela Liverpool care au luat formă denumită „Regulile York Anvers 1890". Se hotărîse conferinţa dela 1914, care a fost amânată din pricina războiului mondial. După război, chestiunea a fost reluată în 1924, prin conferinţa dela Stockholm (dela 8.IX.1924), precedată de conferinţa preparatoriei dela Londra (16.VI.1924). La Stockholm s'au admis „Regulile York Anvers 1924". Ulterior în conferinţa dela Viena s'au alcătuit „Regulile din Viena 1926". Puse în practică, regulile stabilite sunt pline de lacune; de aci reese nevoia revizuirii lor. care însă ca întârzia din cauza războiului actual. D. George Căpităneseu, autorul cărţii de faţă, perfect cunoscător al chestiunii bazat pe o documentată bibliografie, prezintă regulile în vigoare

la ora actuală, pe care le comentează şi le interpretează, în practica şi aplicarea lor, cât se poate mai judicios. E o carte adresată speciliştilor şi celor ari urmărecsc problema de aproape. Cercetându-o, aceştia, vor folosi şi vor trage învăţăminte de comportare, în materie.

● MEDIC GENERAL Dr. N. VICOL, de *Cezar Cristea* (Bucureşti, 1942). Este biografia neuitatului doctor-general Vicol, care, în timpul războiului 1916—1919, a adus atâtea servicii reale, atât serviciului sanitar al armatei cât şi ţării; iar, ulterior, a continuat să lucreze, cu aceiaşi pricepere şi inimă, pe tărâmul medicinii, chiar nemaifiind în cadrele active ale oştirii. Intregul trecut, aşa cum a ştiut să-l întrebuinţeze în folosul binelui obştesc, în armată şi în societate, ni-l înfăţişează pe acest om şi medic ca o figură demnă de evocat. A lucrat întreaga-i viaţă cu râvnă, devotament, dragoste şi pricepere, ce ni-l redă ca adevărat om de suflet, ca doctor de superioară calitate şi ca cetăţean de o rară onestitate şi omenie, — însuşiri ce-l aşează în galeria marilor români ai epocii sale. A publicat mai multe scrieri şi istoricul serviciului sanitar militar dela înfiinţare şi până acum.

● GÂNDIREA, anul XXI, nr. 9, de sub direcţiunea d-lui Nichifor Crainic, îşi deschide paginile cu sugestivul articol, al acestuia, intitulat *Consideraţii actuale* în care ni se înfăţişează despre noţiunea de *anglofilie* atât de dăunătoare României până eri, prin atâţia politiciaştri puşi în serviciul Angliei şi nicidecum al intereselor româneşti. Mai sunt însemnări şi despre *Capitala Europei*, care este Berlinul, pe care l-a vizitat autorul, decurând, şi care a aflat veşti bune pentru ţara noastră, spunându-i-se, de mai multe personalităţi deacolo, cuvintele: *„Afară de Finlandezi, sunteţi poporul care aduce sacrificiile cele mai mari în acest război"*. Aflăm încă despre *Mareşalul* nostru o pagină dintre cele mai exacte descrieri ce se poate scri, precum: *„Mareşalul şi-a cucerit prestigiul etic al autorităţii de fapt: e autorul real al ridicării Patriei. Cum a găsit-o, ştim. Unde a ridicat-o, vedem. Autoritatea sa, în ochi fiecărui Român adevărat, se reazimă pe un bloc uriaş de fapte, care se numesc Basarabia, Bucovina, Transilvania". Omul care ne-a ridicat până în vârful acestui triumf, e astăzi popular în Germania. După cât am putut constata în diferite straturi sociale, Mareşalul României se bucură de o vază, pe care ar invidia-o mulţi conducători străini". „E o datorie să subliniez că omul, care ţine în mâini comanda militară şi frâna politică a ţării, e socotit ca atare la Berlin. Mareşalul rezumă România, — România nouă şi eroică de azi". Onoarea şi eroismul său conglăsuesc cu onoarea şi eroismul german"*. Revista „Gândirea" este o excelentă publicaţiune care face cinste demnităţii scriitoriceşti. Ne bucură faptul că d. Nichifor Crainic a autorizat schimbul revistelor noastre.

● In REVISTA AERONAUTICEI (nr. 9/942) citim articolul *Salvarea aviatorilor căzuţi în Mare*, tradus după „L'Illustration" de maior Ştefan Minea, cu date foarte interesante privitoare la această chestiune. Unele aparate sburătoare au, la bord, bărci pneumatice cu care să fie salvaţi aviatorii la căderea în apele mari: aceste bărci sunt de preferinţă prinse la aparatele cu patru motoare, destinate pentru 1—2 naufragiaţi. In canalul Mânecii, în Marea Nordului şi pe coastele Norvegiei, Crucea Roşie a înfiinţat nişte „insule plutitcare" în scopul salvării naufragiaţilor. Germanii au instalat, pe asemenea insule, cabine cu 2—3 paturi portative-demontabile, dulap cu alimente şi băuturi reconfortante, vestminte de schimb, o mică farmacie, un aparat de radio-emisiune şi recepţie, aparate de încălzit, vase cu apă de băut, ş. a. Mai citim şi articolul *Ce se găseşte în convoaele Statelor-Unite*, care sunt încărcate cu materiale valoroase. Articolul e tradus din l. germană de căpitan rez. Beill Rudolf. Se descrie parcursul vaporului „Carleton" dela Philadelphia, prin New-York, spre Halifax, la care s'a înşiruit un convoi de 48 vase, cu destinaţie Murmansk, apoi Arhangelsc; pe drum acest convoi a fost bombardat de avioane şi torpilat de submarine germane. Apele au înghiţt enorme cantităţi de materiale de război şi alimente, cifrate la 35 vase, cu 1.400 care de asalt, 42.000 tone alimente, 52.000 tone metale şi mii de arme automate, etc.

● GAZETA MILITARĂ, de sub direcţiunea d-lui *general Virgil Economu*, apare lunar în condiţiuni redacţionale şi tehnice care fac cinste publicaţiunilor dela noi. Tocmai în actualele împrejurări, cu criza de hârtie şi crescânda scumpete a tiparului, directorul acestei admirabile reviste merită toate laudele prin a birui greutăţile ce i se ivesc în cale şi continuă ca această publicaţiune să apară regulat şi cu un conţinut demn de felicitat. La fiecare număr e nelipsită *cronica războiului*, scrisă de d. general Economu, şi diferite articole informative, care pun la curent pe cititori asupra evenimentelor la ora actuală; iar, ca încheiere este cronica diversă legată de titulatura *Idei, fapte, oameni*. In numărul recent apărut întâlnim nume de scriitori cum sunt: Romulus Boteanu, lt.-colonel Ioan Stănescu, lt.-colonel Justin Stancovschi, P. Cristian, Scarlat Preajbă. Sugerăm ideia direcţiunii revistei ca să facă loc şi la articole marinăreşti, care pot fi inspirate sau rezumate după articolele ce apar în revista noastră.

● ROMÂNIA EROICĂ, de sub direcţiunea d-lui Ion Colfescu-Delaturda, apare lunar; se găseşte în anul VI, vremelnic cu sediul în Bucureşti (str. Antim, 19), dar înainte apărea la Cluj. Citim paginele închinate eroismului românesc, în proză şi versuri, şi ne plac, fiind scrise din simţăminte frumoase şi cu înaltul scop ca toate actele, împlinite în folosul şi spre binele neamuui nostru, să fie cunoscute de cât mai multă lume. Domnul lt. rez. G. Făcăoaru, ne prezintă figuri legendare desprinse din actualul război. Am vrea ca această bună revistă să conţină şi pagini din eroismul marinarilor noştri. Sunt descrieri ale bravilor marinari, aflate în ziare, reviste şi cărţi; d. Const. Virgil Gheorghiu, bunăoară, ca să ne mărginim numai la citarea unui singur scriitor şi a unei cărţi, are o interesantă carte marinărească intitulată *Cu submarinul la asediul Sebastopolului*, care e plină de palpitante episoade, din care se pot scoate pagini frumoase pentru revista *„România Eroică"*. Afară de acestea, însăşi revista *Marea Noastră* oferă un bogat material documentar din care se pot reproduce pagini admirabile marinăreşti. Credem că sugestia de faţă va fi luată în sens bun.

● Primim revista ECONOMIA, *număr închinat eroilor*, alcătuită de cassa naţională de economii şi cecuri poştale din Bucureşti. Apare trimestrial; se găseşte în anul VII. Acest număr conţine un material educativ care poate fi folosit la lectura şcolărimei şi tinerimii serioase. Il recomandăm. Noi suntem recunoscători faţă de direcţiunea acestei reviste prin faptul că a contribuit prin livrete de economie, pentru încurajarea tinerilor care au participat la concursurile, în scris, din anul acesta, de *Ziua Marinei*. La timp, centrala Ligii Navale Române, a mulţumit Cassei de economii, pentru acest nobil gest simbolic; iar livretele oferite au fost trimise tinerilor concurenţi.

● La nedacţie s'au primit următoarele publicaţiuni: *Gazeta Transilvaniei* (anul 105, Braşov, apare bisăptămânal). *Vremea războiului* (Bucureşti, anul XIV). *Südost-Echo* (Budapest - Wien, anul XII). *Deutschland* (anul VIII, Berlin). *Der Adler* (Berlin). *Gospodina* (anul I, Bucureşti). *Der deutsche Kamerad* (apare prin misiunea armatei germane în România). *Tribuna* (anul II, Braşov, apare zilnic). *Europa nouă* (Berlin, anul IV). *C. A. M.* (revista lunară, de informaţii şi documentare). *Excelsior* (anul VII, Bucureşti, săptămânal, cu un supliment în limba germană). *Revista de aeronautică* (revistă spaniolă, anul III, Madrid). *Progresul literar, cultural şi artistic* (Bucureşti, anul VIII). *Buletinul de informaţii al institutului de cercetări piscicole al României* (anul I). *România eroică* (anul VI, sediul vremelnic în Bucureşti, iar obişnuit la Cluj). *Buletinul pompierilor români* (anul XIV, Bucureşti). *Buletinul bursei Bucureşti* (apare lunar, anul XIV). *Cuvântul Mareşalului către săteni* (apare săptămânal, Bucureşti). *Koralle* (Berlin). *Furnica* (organ de cultură şi propagandă cooperativă, Bucureşti). *Revista aeronautică* (anul XVI, Bucureşti). *Lumea militară ilustrată* (Bucureşti, anul VIII). *Foaia soldatului* (Bucureşti). *Economia* (anul VII, Bucureşti). *Pandectele săptămânale* (apare săptămânal, Bucureşti). *Buletin informativ bilunar* (anul III, Bucureşti; revistă editată de ministerul lucrărilor publice şi comunicaţiilor). *Lumea militară ilustrată* (anul VIII, Bucureşti).

INFORMAŢII — NOUTAŢI

DIN TARA

Telegrame omagiale.

M. S. REGELUI MIHAI I
Preşedinte de onoare al Ligii Navale Române

In numele Ligii Navale Române cu adânc respect rog pe Majestatea Voastră să binevoiască a primi asigurarea statornicelor sentimente de dragoste şi devotament ce vă poartă toţi membrii împreună cu urarea: să trăiţi Majestate mulţi şi glorioşi ani peste România reîntregită prin victoria finală.

Preşedintele L. N. R.,
Vice-Amiral Adjutant N. PĂIŞ

DOMNULUI MIHAIL ANTONESCU
Vice-preşedintele Consiliului de Miniştri
Membru de Onoare al Ligii Navale Române
L o c o

In numele Ligii Navale Române vă rog a primi respectoase felicitări încredinţându-vă de admiraţia şi devotamentul membrilor Ligii pentru munca ce depuneţi întru consolidarea ţării şi neamului reîntregit în hotarele destinelor lor din cadrul Europei de mâine.

Preşedintele L. N. R.,
Vice-Amiral Adjutant N. PĂIŞ

VICE AMIRAL ADJUTANT N. PĂIŞ
Preşedintele Ligii Navale Române
L o c o

Mulţumesc călduros membrilor Ligii pentru bunele lor urări.

(ss) MIHAI R.

Inspecţia M. S. Regelui la unităţile de bază ale litoralului românesc.

Majestatea Sa Regele Mihai I, însoţit de D-l General Constantin Pantazi, Ministrul Apărării Naţionale, Colonel I. Codreanu, şeful Casei Militare Regale, col. adj. Brătănescu Mircea şi lt. col. adj. Marcel Olteanu a fost la Constanţa pentru inspectarea unităţilor Marinei Regale Române.

Majestatea Sa Regele a fost întâmpinat pe aeroportul oraşului de d-nii: C'Amiral adj. N. Păiş, Ministrul Marinei, C'Amiral Ion Georgescu, general Sova, comandor Paul Zlatian, comandor Gadow din Comandamentul Misiunei Navale Germane pe Marea Neagră, precum şi de toţi reprezentanţii autorităţilor civile şi militare locale.

Dela aeroport Majestatea Sa Regele, împreună cu domnul Ministru al Apărării Naţionale, a plecat direct în inspecţie. Au fost vizitate în cursul dimineţii o baterie grea română de coastă, o baterie germană, o baterie anti-aeriană şi unităţi de hidro-aviaţie. Suveranul s'a interesat îndeaproape de organizarea şi activarea unităţilor. Majestatea Sa a asistat apoi la o demonstraţie executată de hidro-avioane româneşti.

Nu uitaţi

a vă procura din vreme

CALENDARUL L. N. R.

pe 1943.

Pe bordul N. M. S. „Regina Maria".

La ora 12 inspecţia unităţilor de coastă fiind sfârşită, Majestatea Sa Regele s'a înapoiat în portul oraşului unde a vizitat distrugătorul „Regina Maria".

Glorioasa navă este aceia care împreună cu distrugătorul „Mărăşeşti" a scufundat distrugătorul rus „Moscova", avariind grav şi nava sovietică „Charcow", cu ocazia bătăliei aero-navale de lângă Tuzla la 26 Iunie 1941.

Intreg echipajul, în frunte cu d. Comandor Al. Bardescu, a primit pe Suveran în sunetul fanfarelor. După ce d-nii Comandor Al. Bărdescu, Comandor Horia Măcelaru şi Lt. Comandor Săvulescu Eugeniu, au prezentat raportul Suveranului, D-l C. Amiral Nicolae Păiş a citit decretul prin care se conferă decoraţii marinarilor români şi germani distinşi în luptele navale din Marea Neagră.

Apoi Majestatea Sa Regele a înmânat decoraţiile ofiţerilor români şi germani. Distincţiuni de război au fost date deasemenea unui număr de maiştri, submaiştri şi trupă de pe unităţile române şi germane.

La sfârşitul solemnităţii domnul C'Amiral Nicolae Păiş a rostit următoarele:

Marinari,

Astăzi M. S. Regele se găseşte în mijlocul nostru, unde a venit cu nesfârşita Lui dragoste pentru marină şi marinarii ei, să decoreze pe cei ce s'au distins în luptă.

Din tot sufletul nostru strigăm: „Trăiască Majestatea Sa Regele Mihai I".

După aceasta echipajul vasului a executat o tragere cu bombe submarine.

Suveranul a mai vizitat Nava Bază Constanţa, submarinul „Delfinul" precum şi instalaţiunile portuare.

Majestatea Sa a eşit apoi în larg pe o vedetă rapidă asistând la o tragere cu grenade de fund împotriva submarinelor.

La orele 13 45 s'a organizat pe bordul vaporului „Dacia" în onoarea Suveranului o masă la care au participat ofiţeri superiori din marina română şi germană.

La 3 jum. Majestatea Sa Regele a părăsit Constanţa plecând cu avionul spre Bucureşti.

Ciclul de conferinţe va continua în anul 1943, începând Duminecă 17 Ianuarie, când va vorbi d. General VIRGIL ECONOMU.

Următoarele vor succeda din două în două Dumineci, înscrişi fiind d-nii Amiral C. Negru, Avocat Boroş, Comandor Ioan Tănase, Avocat Al. Bilciurescu.

Şedinţele comitetului de direcţie din ziua de 3 Octombrie 1942.

Membrii comitetului prezenţi au fost: domnii c. amiral-adjutant N. Păiş, Apostol Culea, comandor A. Negulescu, general N. Negreanu, avocat C. Asvadurov, colonel U. Sâmboteanu, căpitan comandor N. Verbiceanu, maior Bârzănescu, căpitan Mircescu.

Şedinţa a fost prezidată de d-l c'amiral adj. N. Păiş.

Ordinea de zi, asupra căreia s'a discutat şi hotărît, a fost acea prezentată de secretarul general al Ligii, d. comandor A. Negulescu.

I. COMUNICĂRI

D-l c'amiral Păiş arată că de acum înainte se vor lua informaţiuni asupra tuturor membrilor dela filialele din ţară, spre a nu se strecura elemente a căror activitate sau atitudine ar fi contrare statutului.

Se va da o circulară astfel concepută:

Atrăgându-ni-se atenţiunea că printre membrii „Ligii Navale Române" s'ar fi strecurat şi persoane indezirabile, care, prin atitudinea, lor se abat dela prevederile art. 5 din statut, cu onoare vă rugăm să binevoiţi:

I. La înscrierea unui nou membru a verifica, prin organele locale de resort, dacă solicitatorul prezintă toate garanţiile de onorabilitate şi atitudine curat românească.

II. A verifica pe toţi membrii actuali, dacă corespund celor de mai sus şi a aplica art. 79, în caz când purtarea lor anterioară sau actuală nu ar fi la înălţimea scopurilor Ligii.

Vă rugăm să ne confirmaţi primirea prezentei.

b) D. comandor A. Negulescu comunică că a fost şi a ţinut conferinţe la Casa Naţională din Oneşti şi la filiala din Tg. Ocna, din judeţul Bacău, după apelul d-lui colonel Enescu, preşedintele filialei L. N. R. din Tg. Ocna.

c) Faţă de articolul publicat de d. general Traian Grigorescu, in diferite ziare, articol intitulat „Din isprăvile marinei noastre", se va trimite d-lui general Grigorescu o adresă de mulţumiri şi felicitări; totodată şi din publicaţiunile Ligii Navale.

d) Se citesc adresele dela filialele din Ismail şi Tulcea, care sunt aprobate de comitet;

e) D-l avocat Asvadurov aduce la cunoştinţă că a vizitat oraşele Cetatea-Albă şi Ismail, având delegaţie pentru reorganizarea filialelor în acele localităţi.

La Cetatea Albă filiala este sub conducerea d-lui lt. colonel Ghetaru şi secretar Ungureanu şi a şi început activitatea cea mai rodnică, având frumoase perspective.

La Ismail filiala are ca preşedinte pe d-l Prefect Atanasiu, cu care a discutat asupra activităţii şi planurilor pentru viitor. Comitetul este organizat şi activează bine; sunt numeroase înscrieri de membri. Ziua Marinei a fost serbată cu tot fastul cuvenit.

II. COTIZAŢIILE

a) Cotizaţiile membrilor, pe viitor, vor fi de 500 lei pentru membri majori şi 100 lei pentru juniori, cu începere la centrală imediat, iar la filiale când vor crede nemerit momentul, dar neapărat dela 1.I.1943. Membrii juniori cari doresc a primi ambele reviste, vor plăti 200 lei. Fiecare membru al familiei (copii, soţie) va plăti câte 100 lei în plus peste cei 500 lei de mai sus. Pentru carnet şi insignă se va achita 120 lei.

b) Relativ la ofertele de *festivaluri,* pe care Liga le-ar primi, să fie rezolvate în sensul că nu vor mai fi, în tot timpul războiului, nici un festival şi nici o reprezentaţie publică.

c) Calendare pe 1943:

1) *de perete* se aprobă a fi imprimat, ca în toţi anii, într'un număr de 8.000 exemplare, desenul va fi făcut de d-l lt.-c-dor Ştiubei.

2) *de birou,* citeşte oferta d-lui Mitchievici şi în principiu se aprobă confecţionarea unui atare calendar, însă să fie bine studiată această chestiune.

III. PUBLICAŢIUNI

Se va continua cu tipărirea ambelor reviste, ca şi până acum; iar pentru imprimarea textelor conferinţelor se va proceda în limita mijloacelor bugetare.

IV. CONFERINŢE

Pe 1942—1943 să se reia conferinţele, în înţelegere cu Asociaţia scriitorilor militari români, ţinându-se în sala Dalles spre a alterna ambele societăţi în acord şi bună înţelegere.

Până în prezent s'au înscris a ţine conferinţe d-nii:

1) Lt. c-dor Săvulescu: *Războiul actual pe mări şi oceane.*
2) Ing. Cezar Cristea: *Pădurea şi Marea.*
3) Lefteriu: *O călătorie pe mare acum 100 de ani.*
4) Ing. Saegiu: *Aviaţia şi Marina.*
5) C-dor Ioan Tănase: *Folosinţa Mării.*
6) Amiral C. Negru: *Mediterana.*
7) Av. Boroş: *Mediterana.*

V. VOLUMUL „MAREA ŞI MARINARII"

Se citeşte numele persoanelor cari au trimes articolele pentru volumul *„Marina şi marinarii".*

Vor citi manuscrisele d-nii Apostol Culea şi general N. Negreanu.

Tipărirea să fie gata la 1 Ianuarie 1943.

Costul cât va rezulta.

Şedinţa dela 12 Noembrie 1942.

Se discută şi se hotărăşte asupra următoarelor chestiuni prezentate, comitetului, de d. comandor Negulescu, secretarul general al L. N. R.:

Se citeşte corespondenţa primită dela filiala L. N. R. Cetatea-Albă (nr. 134/1942), însoţită de procesul-verbal nr. 9/1942; comitetul aprobă numirea d-lui Patrichi, căpitanul portului, în comitet, în locul d-lui Ion Şerbănescu, mutat din localitate; iar despre celelalte chestiuni se ia notă.

Relativ la cererea scriitorului Const. Virgil Gheorghiu pentru lucrarea sa *„Cu submarinul la asediul Sevastopolului",* comitetul aprobă să se cumpere 50 ex. din această importantă lucrare marinărească, a 220 lei exemplarul.

Sunt enumărate conferinţele Ligii ce s'au început şi se vor continua în sesiunea 1942—43, în sala Dalles, din Capitală.

Inaugurarea secţiei de tehnică navală dela şcoala politehnică.

Politechnica din Bucureşti a inaugurat cursurile nouei secţiuni de tehnică navală.

D. rector C. Teodorescu, a spus între altele: Deschidem astăzi un nou câmp de activitate al politehnicei din Bucureşti. Deschidem cursurile secţiei de tehnică navală, căreia îi dăm un cadru sărbătoresc prin prezenţa d-lor miniştri. Aduc mulţumiri d-lui ministru Petrovici care a aprobat înfiinţarea acestei secţii şi care participă la inaugurarea cursurilor. Deasemeni aduc mulţumiri d-lor miniştri C. Buşilă şi vice-amiral Păiş pentru solicitudinea arătată. Prin inaugurarea acestei secţiuni navale se va asigura formarea elementelor de care va avea nevoe marina noastră.

Cuvântarea D-lui Ministru Petrovici

D. prof. I. Petrovici, ministrul culturii naţionale, a spus următoarele: Socotesc această nouă secţie a şcolii politechnice ca o creştere organică şi naturală în legătură cu anumite nevoi ale ţării.

Se mai întâmplă uneori ca instituţiile să crească mai artificial, fie din ambiţie, fie din imitaţie, fie din generozitate.

De data aceasta, noua secţiune a politechnicei a crescut natural, putând fi socotită ca o expresie a desvoltării pe care a luat-o atât marina noastră comercială cât şi acea militară, ce în războiul acesta s'a distins prin acte de eroism care au răsunat departe şi ne-au umplut inima de mândrie.

Prezenţa mea aci se mai datoreşte şi legăturii personale pe care o am cu d. ing. Iliescu-Brânceni şi pe care-l consider ca o minte deosebit de limpede şi înzestrată cu însuşiri didactice de primul rang. Secţiunea aceasta începe modest fără catedre propriu zise care să fie ocupate îndată de profesori definitivi. D. Iliescu-Brânceni îşi începe activitatea — inaugurând astăzi această secţiune — cu o simplă însărcinare didactică, corespunzând titlului francez de „chargé de cours". Titlu modest, dar rol covârşitor de mare, fiindcă într'o privinţă soarta secţiunii inaugurate atârnă de succesul prelegerilor sale, deoarece consolidarea viitoare a acestei secţiuni, încă embrionară e întru câtva în funcţiune de valoarea acestei încercări. In ce mă priveşte eu am siguranţa că va reuşi.

Cuvântarea D-lui Vice-Amiral Păiş

D. vice-amiral N. Păiş, subsecretar de stat al marinei, a spus următoarele: Ziua de astăzi este o zi de mare importanţă pentru marina regală română şi pentru marinarii noştri. Existenţa noastră este asigurată. Avem o marină regală şi o marină comercială care s'au comportat admirabil în acest război. Marina noastră regală ca şi cea comercială a fost citată în dese rânduri prin comunicatele înaltului comandament german. Ţara noastră are mare nevoe de această marină deoarece înainte exportul nostru pe mare (petrol, cherestea etc.) se făcea 92% pe vase străine şi numai 8% pe vase româneşti. Deasemeni pe Dunăre exportul îl făceau 80% vasele străine şi 20% cele româneşti. Până astăzi reuşise ideia ca să ne facem inginerii navali în străinătate. De acum înainte însă vom avea secţiunea noastră de tehnică navală la politehnică.

D. ing. Iliescu-Brânceni a ţinut prelegerea inaugurală tratând despre istoricul construcţiunilor navale.

Noul şef al sportului.

D-l Prof. I. Gheorghiu, a fost numit Şeful Sportului Românesc. Pentru sporturile de apă (înnot şi canotaj) a fost ales preşedinte d-l Lt. C-dor *Eugen Săvulescu.* Un eveniment capital pentru sport şi în special pentru sporturile nautice este lupta ce se duce pentru ca educaţia fizică, implicit sportul să fie obligatoriu în şcoli. Este încununarea victoriei Ligei Navale Române, care, de la înfiinţarea ei, a susţinut, că sportul şi în special cel nautic — înnotul şi canotajul — să fie introdus în şcoli în mod obligatoriu. Un elev trebue să ştie a înnota şi a vâsli, viaţa lui de mâine în ansamblul societăţei şi naţiunei va fi trăită nu numai pe uscat ci şi pe apă, cu sau fără voinţa lui. Liga Navală Română a stat totdeauna la dispoziţia tineretului şi mai ales pentru el face enorme sacrificii, ca educaţia lui nautică şi marinărească să fie la înălţimea ţărilor mari ce ne înconjoară răspunzând astfel cerinţele propăşirei Naţiunei Române.

D. Lt. Comandor Eugen Săvulescu, preşedintele F. R. S. N.

Sosind azi dintr'o misiune de pe frontul Mărei Negre, am luat cunoştinţă cu bucurie de numirea d-lui comandor Eug. Săvulescu, în demnitatea de preşedinte al Federaţiei Române de sporturi nautice.

Lucrul nu era aşa de nou pentru mine căci îl prevăzusem cu câteva zile înainte.

Personalitatea lt. comandorului Săvulescu Eugen este arhicunoscută graţie neobositei sale activităţi pe tărâmurile intelectuale, profesionale şi sportive.

Profesor la şcoala de război, ofiţer de stat major, şi unul din conducătorii federaţiei de sporturi nautice în epoca cea mai frumoasă şi fructuoasă a desvoltărei sporturilor nautice, în ţara noastră, a împrăştiat peste tot din sufletul său cald, entuziast şi drept, numai muncă neobosită şi serioase realizări.

Noul preşedinte al federaţiei române de sporturi nautice, este exponentul spiritului constructiv al d-lui vice-amiral adj. Păiş Nicolae, ministrul marinei, de încrederea şi concursul căruia se bucură în cel mai înalt înţeles al cuvântului.

Cu aceste preţioase însuşiri personale, precum şi cu nelimitatul concurs al d-lui amiral adj. Păiş Niculae, un aprig entuziast şi susţinător al sporturilor nautice „cea de a treia flotă a României" precum îi place d-lui ministru să se exprime despre sporturile nautice, va străluci în desvoltarea sportului românesc, şi va creia — în rândurile tineretului acestei ţări, dragostea pentru marină şi apele româneşti, atât de necesară desvoltărei României în noua Europă de mine.

C. T. *(Ordinea)*

Avansări în marină.

Cu prilejul mişcării în armată produse pe ziua de 25 Octombrie a. cor s'a făcut şi următoarele avansări în marina regală:

Ofiţeri de rezervă, ofiţeri generali

Contr'Amiral în rezervă la gradul de Vice-Amiral în rezervă: Păiş Nicolae.

Locotenenţi la gradul de Căpitan: Zaharia F. Ioan, Gafta I. Ioan, Bădescu Em. Victor, Argeşeanu I. Şerban, Sturza C. Constantin, Codreanu I. Teodor, Zamfir M. Dumitru, Giurgea St. Constantin, Străjescu D. Paul, Predoiu D. Florea, Marinescu V. Alexandru, Turcan V. Nicolae, Mihăilescu N. Cezar, Ladico L. Radu, Trandafirescu, Decebal, Botez P. Călin.

Locotenenţi Ingineri la gradul de Căpitan Inginer: Radu D. Tudor, Milea Manole.

Locotenenţi Mecanici la gradul de Căpitan Mecanic: Clondescu G. Gheorghe, Ţacu I. Petre, Vitti F. Alexandru, Moscu B. Vasile.

Administrator căpitan la gradul de administrator maior Popovici C. Alexandru.

„Dor de ducă"

Duminică 29 Nov. a. c. orele 11 dim. s'a ţinut, la sediul Ligii Navale Române, str. Spiru Haret No. 6, adunarea generală a asociaţiei „Dor de Ducă" de drumeţie şi sporturi de apă.

Şedinţa s'a deschis sub preşedinţia D-lui Vice-Amiral Adj. *N. Păiş,* Preşedintele L. N. R. şi Preşedinte de onoare al asociaţiei.

Anul acesta împlinindu-se zece ani dela fondarea Asoc. „Dor de Ducă" (cel mai vechi club nautic din Capitală), adunarea a avut un caracter festiv prin prezenţa celor mai autorizate personalităţi ale sportului nautic românesc.

Au fost de faţă, în afară de D-l Vice-Amiral Adj. *N. Păiş,* Ministrul Marinei; D-nul Profesor *Ion Gheorghiu,* şeful Sportului Românesc; D-l Inginer *N. Iliescu-Brânceni* Profesor la secţia de Construcţiuni Navale a Politechnicei din Bucureşti; D-l Comandor *Eugen Săvulescu* din Marina Regală Română, Preşedintele Federaţiei Sporturilor de Apă; D-l Maior *Mircea Bârzănescu* fostul Preşedinte al Federaţiei; D-l Căpitan *Mircescu* din Marina Regală Română; D-l Inginer *I. Berindei,* Vice-Preşedintele Federaţiei Sporturilor de apă, D-l *Al. Fătulescu,* Preşedintele Regiunei Bucureşti a F. R. S. A., D-l *Christian Teodorescu,* reporter de război al Marinei şi alţii.

După salutul sportiv: *„Pentru Patrie!"* la care cei peste 250 de participanţi au răspuns în cor: *„Să trăiască!",* D-l Vice-Amiral Adj. N. Păiş, a deschis şedinţa dând cuvântul preşedintelui activ al asociaţiei, D-l *Henri August.*

D-sa a adus salutul sportiv M. S. Regelui şi Conducătorului Statului. S'a păstrat un minut de reclegere pentru membrii asociaţiei căzuţi pe front, apoi în numele asociaţiei a adus cele mai călduroase mulţumiri D-lui Ministru al Marinei Vice-Amiral Adj. N. Păiş, Preşedintele de onoare şi bine-făcătorul asociaţiei, care a sacrificat din preţiosul Dsale timp destinat conducerii trebilor Ţării spre a veni în mijlocul nostru, aducându-ne o nepreţuită încurajare morală. Aceleaşi mulţumiri le-a adresat D-lui Prof. I. Gheorghiu, Şeful Sportului Românesc, cum şi celorlalte personalităţi oficiae aflate de faţă.

S'au ratificat înscrierile şi excluderile de membrii, s'a făcut darea de seamă asupra activităţii pe anul 1942, arătând că cu tot timpul vitreg datorit stării de război, asociaţia a organizat la 31 Mai cea dintâi manifestaţie nautică a sezonului care a fost Crossul nautic al lacurilor Capitalei dotat cu marea cupă de argint donată de L. N. R., la care au concurat 16 echipe din asociaţiile bucureştene. Cupa a fost câştigată şi anul acesta tot de Asoc. „Dor de Ducă".

La şcoala de înnott a asociaţiei, au învăţat înnotul 200 de ofiţeri, subofiţeri şi soldaţi din Corpul Paraşutiştilor militari, conduşi de membrul nostru din Comitet: Locot. paraşutist *Mircea Gheorghiu.*

In cursul lunilor Iulie şi August, la „Dor de Ducă" s'au ţinut cursurile şcoalei de instrctori de caiac înfiinţată de Federaţie, sub conducerea campionului nostru Inginer *Petre Burluc.*

In Septembrie şi Octombrie, următori invitaţiei Ministerului Propagandei, am trimes două echipe mixte cu două cance cari au navigat pe Oltul transilvan şi carpatic în vederea înregistrării unui mare film de propagandă naţională, ce urmează a fi proiectat pe ecranele ţărilor aliate din Europa Centrală; s'a citit adresa de mulţumire a Ministerului pentru ţinuta demnă şi foarte sportivă a fetelor şi băieţilor cari au format echipele.

Trecând la partea financiară, D-l Henri August, a arătat realizările asociaţiei, a adus mulţumiri campionului nostru Inginer Tudor Rădulescu care a donat asociaţiei suma de 20.000 lei, a prezentat bilanţul şi contul de gestiune pe 1942 şi proectul de buget pe 1943, cari au fost aprobate în unanimitate de adunarea generală, A depus apoi demisia comitetului, rugând în special adunarea a alege un preşedinte mai tânăr, de oare-ce D-sa a fost în permanenţă reales în ultimii şase ani.

Prin ovaţiuni îndelungate, adunarea l-a reales preşedinte pe anul următor, votând fără nicio schimbare lista noului comitet şi a cenzorilor, în majoritate aceiaşi din anul trecut.

Au fost aleşi membrii de onoare prin aclamaţii D-nii: Prof. Ion Gheorghiu, Ing. N. Iliescu-Brânceni, Comandor Eug. Săvulescu, Maior Mircea Bârzănescu, Ing. I. Berindei şi Al. Fătulescu.

D-l *Vice-Amiral Adj. N. Păiş,* Ministrul Marinei, într'o însufleţită şi patriotică cuvântare a învederat interesul pe care D-sa îl poartă sportivilor nautici, această *„a treia marină a Ţării"* prin care se răspândeşte iubirea de apă şi navigaţie în poporul românesc. A îndemnat pe membrii asociaţiei să secondeze pe „energicul şi activul lor preşedinte" într'u propăşirea sportului nautic, terminând cu cuvintele: „înainte, mereu înainte!"

D-l Inginer *N. Iliescu-Brânceni* a declarat că înainte de a fi aclamat membru de onoare, avea intenţia a solicita favoarea să fie înscris membru activ; a oferit o donaţie de 20.000 lei şi a făgăduit că va construit în şantierele D-sale navale dela Giurgiu bărcile trebuincioase asociaţiei.

Au vorbit apoi: D-l Comandor Eugen Săvulescu, noul Preşedinte al F. R. S. A., D-l Căpitan Mircescu şi, la sfârşit, D-l Prof. Ion Gheorghiu, Şeful Sportului Românesc, manifestându-şi plăcuta surprindere de camaraderia, disciplina şi călduroasa simpatie pe care sportivii o arată preşedintelui lor de onoare ca şi D-lui Henri August, preşedintele activ; arată deosebita plăcere simţită la acest prim contact al D-sale în calitate de Şef al Sportului Românesc, cu o grupare sportivă de tineri români titraţi al căror entusiasm dă un aer de familie strâns legată împrejurul conducătorilor şi făgăduieşte tot sprijinul de care asociaţia ar avea nevoie.

Preşedintele mulţumeşte emoţionat, vorbitorilor, încredinţându-i de desăvârşitul devotament către Patrie, Rege, conducătorul Statului şi Spiritul sportiv naţional. Se expediază telegrame omagiale M. S. Regelui, Conducătorului Statului şi D-lui Mihail Antonescu, Vice-Preşedintele Consilului de Miniştri.

La orele 12,50 lucrările adunării generale au luat sfârşit, după care personalităţile oficiale formează cerc în mijlocul membrilor asociaţiei întreţinându-se amical cu fiecare, timp de o jămătate de oră.

ASUPRA DVS.!...

... a lucrărilor Dvs. şi a preocupărilor Dvs. se publică adesea în cele 120.000 ziare şi reviste din lumea întreagă articole şi notiţe care vă sunt absolut necesare. Dacă doriţi să aveţi aceste articole şi notiţe preţioase, ca şi instituţiile din străinătate şi din capitala ţării noastre, adresaţi-vă şi Dvs. agenţiei

„SERVICIUL GAZETELOR"

Directori: AUREL M ALICU şi EM. SAMOILĂ

Bucureşti I, — Str. Sf. Constantin 24 — Telefon 3-16-15

care vă dă cu plăcere orice lămurire suplimentară şi vă face — la cerere — şi probe gratuite

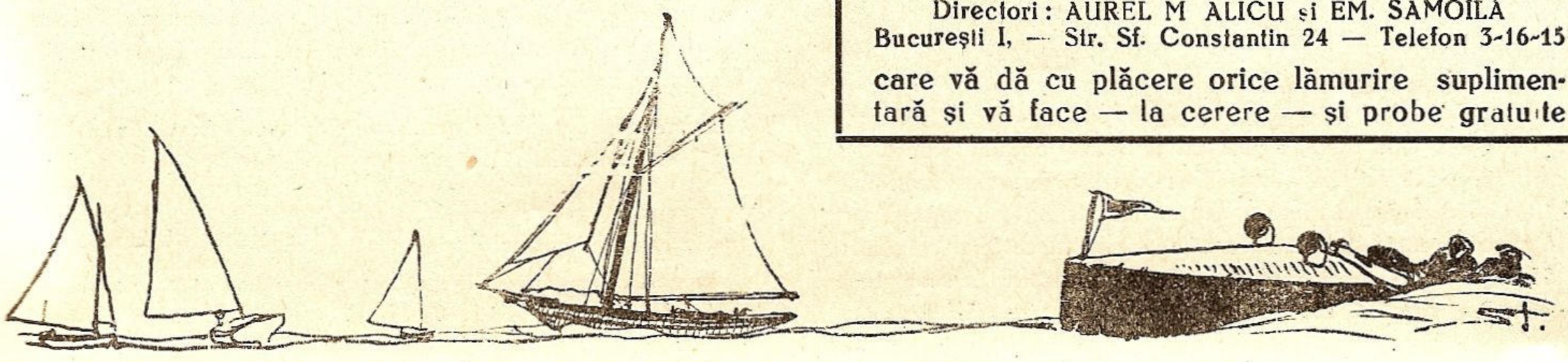


TABLA DE MATERII

(paginile cu numerotaţia peste 490 se găsesc în „MAREA NOASTRĂ PENTRU TINERET")

Pag.

PROPAGANDA

Lt. Paul Epureanu. Funcţionarii şi L. N. R. 122
L. N. R. Darea de seamă a activităţii în anul 1940 130
Filialele 137
Amiral N Păiş. Marinarul 141
Amiral N. Păiş. Marea şi marinarii noştri 142
Amiral N. Păiş. Cuvânt către marină 192
Pamfil Şeicaru. Necesitatea de mâine a unei marine puternice 166
N. Daşcovici. Rolul României în Marea Neagră 167
L. N. R. Răsare soarele şi pentru marină 189

POLITICA NAVALĂ

Navigator. Locul marinei 3
Lt. Ionescu Gion. Intriga rusească la strâmtori 18
Lt. Ionescu Gion. Dunărea şi pericolul rusesc 76
Prof. Em. Diaconescu. Rusia, Anglia şi strâmtorile 32
Argus. Dunărea ruta principală de comunicaţie 35
Cdor V. Dragalina. „I fear the Japs" 57
Amiral C. Negru. Oceanul Pacific 59, 102
Pamfil Şeicaru. Marea ca factor de apărare 77
Werner Tenbert. Dunărea ca mijloc de comunicaţie . . . 78
Universul. Dunărea şi destinul românesc 79
Acţiunea. Primatul românesc la Marea Neagră 79
Gr. Antipa. Chestiunea Dunării 96
Gh. I. Brătianu. Chestiunea Mării Negre 87
C-dor N. Ionescu-Johnson. Marina noastră comercială . . . 118
G-ral N. Schina. Rolul marinei Române 120
Seara. Marea Neagră . . . . . .
N. Daşcovici. Politica rusească la gurile Dunării . . . 217, 253
C. Macarie. Importanţa gurilor Dunării şi Mării Negre în viaţa poporului nostru 580, 593
C. Hubert. Navigaţia Fluvială Română 274

ISTORIE, RĂZBOIUL MONDIAL

Cdor Ion Tănase. Ocuparea Islandei 21
Cpt. G. Costea. Intre Japonia şi Statele-Unite 23
Cpt. G. Costea. Doi ani de război pe mare 71
Cronicar. Războiul Aero-Naval . . . 27, 72, 114, 159, 228, 271
Otto Ph. Höfner. In 21 minute 69
V. Amiral Pfeiffer. Puterea maritimă a Japoniei 112
Amiral C. Negru. Cetatea Sebastopol 1856 256
Cpt. Gh. Costea. Sistemul convoaelor 261

RĂZBOIUL SFÂNT

Radu Nedelea. Debarcă bolşevicii 5
V. Oprovici. O zi la bordul unei nave de război 6
Paul Balosache. Antiaeriana pe Dunăre 7
Crhstian Teodorescu. Atacate de un submarin bolşevic . . 8
Cristian Teodorescu. Atacăm forţa navală bolşevică . . . 495
Dr. Ilie Rădulescu. Forţa noastră maritimă 33
Lt. C-dor P. Popescu-Deveselu. Marinarii noştri în războiul actual 53, 97, 145
Amiral N. Păiş. Contribuţia marinei noastre la izbânla armelor româneşti 152
Lt. Ion Zaharia. In misiune cu vedetele 598

Pag.

C-dor Marius Verbiceanu. Eroii marinari 152
C-dor Marius Verbiceanu. Victoria Delfinului 153
C-dor Marius Verbiceanu. Dragorul „Forsch" 535
Ion Lumezeanu. Tunarii A. A. marinari. Un convoi 267
C. Cristobald. Surâzători în faţa morţii 154
C. Cristobald. Contribuţia marinei noastre la cucerirea Sebastopolului 155
C. Cristobald. Jertfa marinarilor noştri 598
Lt. Em. Vârtosu. Din isprăvile marinarilor noştri 156, 495, 496, 514
N .Mihăescu. Marina Română 168
V. Amiral I. Bălănescu. Marina şi prăbuşirea sovietică în Marea Neagră 195
Cpt. I. Tocineanu. Angajament naval 230
Soldat Romanos. Eu mi-am făcut datoria 515
Anastase Eftimie. In larg cu marinarii Regelui 266

PESCĂRIE, OCEANOGRAFIE

C-dor Ion Tănase. Infiinţarea unei flotile de pescari 4
Dr. Ov. Apostol. Presiunea atmosferică din punct de vedere biologic 526
Titi Ionescu. Pescuitori din alte ţărmuri 532
Leonid Petrescu. Pescuitul bureţilor 557
Leonid Petrescu. Prinderea aligatorilor 601
Spicuitor. Din tainele apelor 557
Spicuitor. Sărurile din apa mărilor 600

CĂLĂTORII

C-dor Aug. Roman. Ocolul Mediteranei cu N. M. S. „Mircea 10, 61, 110, 157, 225, 258
† Asp. Mircea Metz. Campania pe N. M. S. „Mircea" . 504, 522
Moş Delamare. Cu „Steaua" în America. 506, 524, 546, 562, 593
C-dor Iosif Răşcanu. Descoperirea insulelor Haway . 544, 564
Mihai Ţican-Romano. Jurnal de călătorie 566, 597

LITERATURA

a) *Proză*

Amiral C. Negru. Din aspectele Mării şi din viaţa marinarilor 12, 63, 108, 498, 516, 540, 554, 570, 590
C-dor N. Cristescu. Marea ca izvor de inspiraţie în poezia română 15
Radu Tudoran. Un port la răsărit 38, 42
Delatyras şi Scarlat Preajbă. Ursoaica „Maşca" 39
Delatyras şi Scarlat Preajbă. Inamicii 231
Apostol Culea. Tradiţiile vieţii pe apă ale poporului român 65, 104, 150
Recenzii 42, 84, 124, 170, 239, 276
Dacia. Nistrul în literatură 80
G-ral I. Anastasiu. Drumeţii Dunării 123
Wally Alexandrescu. „Moby Dick" 196
Lt. Paul Epureanu. Scrisoarea marinarului 501
Lt. Paul Epureanu. Marinarul şi filozoful 550
Leonid Petrescu. Vasul fantomă 508
Valer Astolosiu. Apele României în literatură 519
Mircea Ionescu. Duhurile apelor 528
Concursul dela Braşov 536
Dicu Alexandru, C. Sfârghie, Al. Calais, Maria Drăguşanu, D. Done, Anastase Georgescu. Ce răsunet a avut în inimi vitejia marinarilor noştri 583, 604

Pag.

Lt. C-dor M. Verbiceanu. Marinarul şi nava lui 262
C. Virg. Gheorghiu. Cu submarinul la atacul Sevastopolului . 275
Victor Negoescu. Vânătorii de epave 277

b) *Versuri*

C-dor N. Cristescu. Omul şi Marea 36
Lt. Em. Vârtosu. Peisaj dunărean 36
Elena Munteanu. Zbucium 36
Marian Dan Corăbierul. Asemănare 36
Marian Dan Corăbierul. O ! Mare 36
Marian Dan Corăbierul. Panou naval 83
Marian Dan Corăbierul. Decor aquatic 169
Marian Dan Corăbierul. Sonet 237
Marina Moise. In larg 36
Vasile Oprovici. Rugă 37
Gh. Dumitrescu. Stropi de valuri 37
Gh. Ionalge. Lacrimi marine 37
Leonore. Către mare 37
Adrian Hurmuz. Marea 37
N. Ionescu. Rugăciunea marinarului 235
Galia Tudor. Plânge Marea 82
Galia Tudor. Reverie 518
Crid'm. Un înger 82
Cridim Marea Noastră 169
Venera C-dor Popescu. Iubita marinarului 82
Venera C-dor Popescu. Cei douăzeci şi unu 193
Venera C-dor Popescu. După furtună 265
Lt. c-dor M. Verbiceanu. Marina Română 83
N. Sporea. Idilă marină 83
Gh. V. Dan. Venim la tine, Basarabie 83
Al. Bilciurescu. Marea Ionică 169
Al. Bilciurescu. Eu am vorbit cu Marea 237
Al. Bilciurescu. Marea, De vorbă cu marea, Elegie marină, Cytera 274
Eugen Est. Marea cu fâşii albastre 169
I. Gr. Perieţeanu. Cântecul Mării 169
Mircea Dem. Rădulescu. Rugăciune 237
Liana Bellu. Marinarilor ! 237
Georgescu Teologu. In faţa Mării 238
Lt. col. Mircea Mărcoiu. Către Mare 238
Al. Cojocaru. Fecioara marinarilor 508
Constanţa Halehini. Mare ! 508

Pag.

Lt. Epureanu. Victorie ! 557
Mircea Calotă. In noapte pe mare 557
Romeo Iliescu. Rugă pentru marinari 585
Petre Bogdan. Odă mării 265

BIOGRAFII

* * * Amiralul I. Coandă 1
* * * Preşedintele şi vicepreşedintele L. N. R. 2
† Gustav Rottlaender 51
† Amiralul Gh. Mărgineanu 91
† Col. Corneliu Negulescu 91
† C-dor Gh. Coandă 93
† Amiralul Octav Nedelcu 93
† Em. Pantazi 95
† G-ral C. Găvănescul 244
† Alfonso Castaldi 244
† Ing. Eugeniu A. Negulescu 273

SPORT

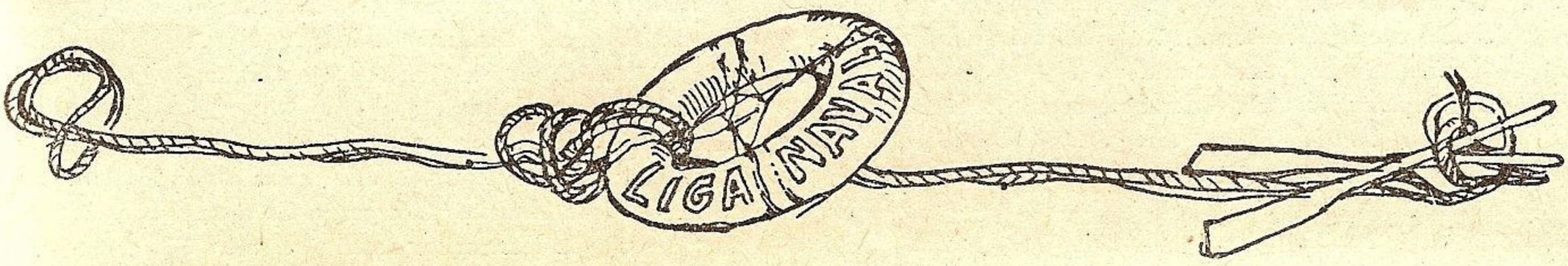
Lt. Paul Epureanu. Cronica sportivă 129, 181, 248, 606
Lt. Paul Epureanu. Innotul o armă de luptă 551
Lt. Paul Epureanu. Consideraţii asupra progresului în natăţie 587
Cpt. Călin Botez. Turismul nautic 263

TECHNICĂ, CONSTRUCŢII

A. B. C. marinăresc 502, 520, 542, 560, 578, 602
Teodor Nineacă. Un caiac cu fund plat 509
Teodor Nineacă. Un velier pentru plajă 548
Bonifaciu Sebastian. Farul dela Ouessant 558

EVENIMENTE

Ştiri din ţară 47, 98, 127, 173, 243, 279
Ştiri din străinătate 52, 96, 139, 187, 250, 283
Din toată lumea 81
Lt. Paul Epureanu. Ziua apelor 163
Calust Asvadurov. 15 August 1942 194
* * * De Ziua Marinei 197
* * * Ziua Marinei 201, 269
* * * Concursul de vară 574
Concursul „Universul Copiilor" 607

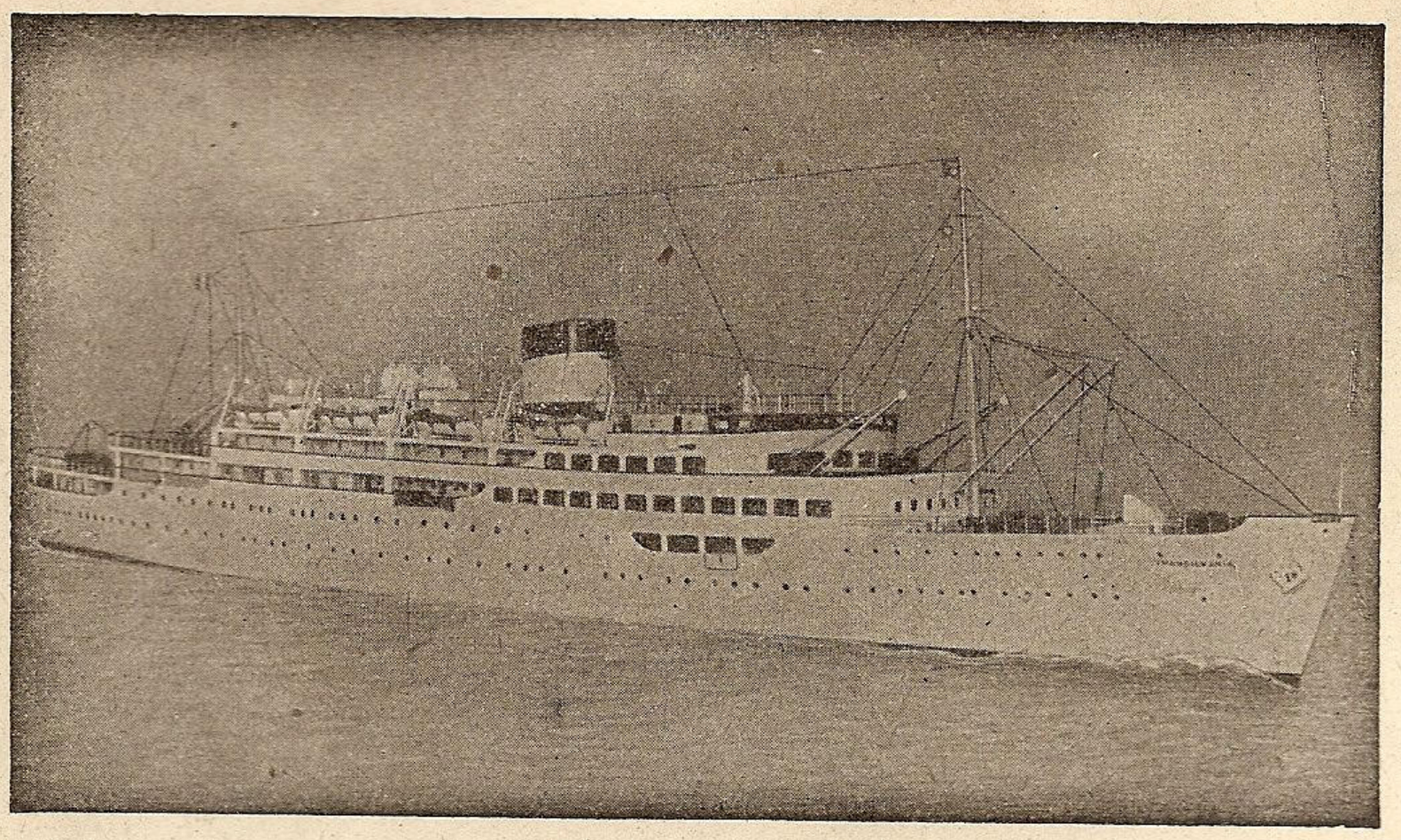


SERVICIUL MARITIM ROMÂN

(S. M. R.)

DIRECȚIUNEA GENERALA:

BUCUREȘTI, B-DUL TAKE IONESCU, No. 1—3, Telef. 5.20.60 și 3.22.61



Vaporul „TRANSILVANIA"

La reluarea navigaţiei va deservi, cu vapoare rapide de pasageri şi mărfuri, linia Mediterana Orientală, (Levant) şi Mediterana Occidentală, cu plecări regulate din Dunăre şi Constanţa.

ȘANTIERELE NAVALE GALAȚI

Direcțiunea Generală
BUCUREȘTI
Str. I. G. Duca 33
Tel. 2.18.26

RCIALE

ierele
A T I
enalului 4
27.65